

# MOOTTORITEIDEN VAIKUTUKSET ASUKKAISIIN

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS, TIESUUNNITTELUOSASTO

INSINÖÖRITOIMISTO VIATEK

TVH 2.391

HELSINKI 27.1.1972

18307  
B 03.02

Va

IX B



MOOTTORITEIDEN VAIKUTUKSET ASUKKAISIIN

Kyselytutkimus moottoriteiden hyödyistä ja  
haitoista tienvarren sekä tiealueen asukkaille

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS  
Tiesuunnitteluosasto

INSINÖÖRITOIMISTO VIATEK  
27.01.1972







## ESIPUHE

Tämä tutkimus on tehty Naantali - Turku - Piikkiö-moottoritiehankeen vaikutusten selvittämistä johtavan, tie- ja vesirakennuslaitoksen ja Turun kaupungin edustajista koostuvan työryhmän aloitteesta. Em. vaikutusten kartoitustyössä katsottiin tarkoituksenmukaiseksi erottaa tie- ja tienvarsialueen asukkaita koskeva osa selvityksestä erilliseksi tutkimukseksi, jossa asiaa pyritäisiin selvittämään yleisemmältä kannalta. Tämä tutkimus on tehty tvh:n tiesuunnitteluosaston teknillistaloudellisen toimiston valvonnassa. Tutkimuksen tuloksia on käytetty hyväksi laadittaessa Naantali - Turku - Piikkiö-moottoritiehankeen yleissuunnitteluun liittyvää raporttia "Selvitys hankeen vaikutuksista".

## SISÄLLYSLUETTELO

- 1 JOHDANTO
  - 1.1 Tutkimuksen tarkoitus ja lähtökohdat
  - 1.2 Tutkimustapa
  - 1.3 Otanta
  - 1.4 Tutkimusalueiden luonteenpiirteet ja väestörakenne
- 2 VAIKUTUKSET TIEALUEELTA POISMUUTTAVILLE
  - 2.1 Uuden asunnon saanti
  - 2.2 Suhtautuminen uuteen asuntoon
  - 2.3 Muita vaikutuksia
  - 2.4 Asukkaiden uudelleen sijoittaminen muissa maissa
- 3 VAIKUTUKSET MOOTTORITIEEN VARRELLA ASUVIIN
  - 3.1 Saaste- ja meluvaikutukset
  - 3.2 Muualla tehtyjä tutkimuksia melun ja saasteiden vaikutuksista
  - 3.3 Moottoritien vaikutukset kulkuyhteyksiin
  - 3.4 Moottoritien vaikutukset asuinalueiden sosiaaliseen rakenteeseen
- 4 ASENNOITUMINEN MOOTTORITIEIHIN
  - 4.1 Esitetyt asenneväittämät
  - 4.2 Auton omistuksen ja tulojen vaikutus asenteisiin
  - 4.3 Tiedon saanti tiehankkeesta ja sen vaikutus asennoitumiseen
- 5 LOMAKKEISSA OLLEET HUOMAUTUKSET
- 6 YHTEENVETO JA SUOSITUKSET
  - 6.1 Yhteenveto
  - 6.2 Moottoritien vaikutukset verrattuna tavalliseen tiehen
  - 6.3 Suositukset

## KIRJALLISUUSLUETTELO

## LIITTEET



LUETTELO TUTKIMUKSESSA ESIINTYVISTÄ KAAVIOISTA,  
KARTOISTA JA TAULUKOISTA

KAAVIOT

1. Asukkaiden jakautuminen tuloryhmiin
2. Meluhaitat eri etäisyyksillä tiestä
3. Moottoritien hyödyt ja haitat eri etäisyyksillä tiestä

KARTAT

1. Tutkimusalueet
- 2.-4. Melualueet
- 5.-6. Palvelupisteet tutkimusalueilla

TAULUKOT

1. Ruokakuntien keskikoko, kuukausitulot ja henkilöautotiheys Lahdentien alle jäävillä alueilla
2. Ruokakuntien keskikoko, kuukausitulot ja henkilöautotiheys otanta-alueilla
3. Muuton vaikutukset asumiskustannuksiin ja asumisviihtyisyyteen
4. Melu-, värinä- ja saastehaitat
5. Asumisaika ja melu
6. Moottoritien vaikutukset kulkuyhteyksiin
7. Tulojen korrelointi käsityksiin moottoritien vaikutuksista kulkuyhteyksiin
8. Vastaukset asenneväittämiin Tuusulan-, Jorvaksen- ja Lahdentiellä
9. Moottoritien hyödyt ja haitat
10. Asenneväittämien korrelaatiot tuloihin ja autonomistukseen
11. Tiedonsaantiajankohta
12. Tietolähde



# 1 JOHDANTO

## 1.1 Tutkimuksen tarkoitus ja lähtökohdat

Selviteltäessä moottoritiestä aiheutuvia hyötyjä ja haittoja on tähän mennessä kiinnitetty suhteellisen vähän huomiota moottoritien paikallisille yhdyskunnille aiheuttamiin seurausvaikutuksiin. Näitä ovat esimerkiksi vaikutukset:

- kaupunkirakenteeseen
- luontoon
- maisemaan
- yhdyskunnan talouteen
- kulkuyhteyksiin
- moottoritien varrella asumiseen moottoritien rakentamisen takia poismuuttaviin

Tämä selvitys on saanut alkunsa Naantali - Turku - Piikkiö-moottoritien seurausvaikutuksia kartoitettaessa, missä yhteydessä tarkasteltiin laajasti eri kaupunkitoiminnoille syntyviä hyötyjä ja haittoja. Koska moottoritien varren ja tiealueen asukkaille aiheutuvista vaikutuksista oli ennestään hyvin vähän tietoa, päätettiin asukkaita koskeva tutkimusosa laajentaa omaksi selvitykseksi.

Tässä selvityksessä on tutkittu kyselytutkimuksen keinoin

- niitä vaikutuksia, joita moottoritie aiheuttaa tiealueelta poismuuttaville. Tällaisiksi tekijöiksi on tutkimukseen ryhdyttäessä arvioitu mm. muuttamisesta aiheutuva epävarmuus, vaikeudet uuden asunnon löytämisessä, uuteen asuntoon ja asuinalueeseen sopeutumisessa sekä muuttamisesta aiheutuvat kustannukset
- niitä vaikutuksia, joita moottoritieellä on sen varrella asuville. Tällaisia vaikutuksia voisivat olla mm. liikenteen aiheuttama melu ja saasteet, vaikutukset kulkuyhteyksiin ja asuinalueiden sosiaaliseen rakenteeseen.

Tutkimuksen tavoitteena on ollut selvittää, miten asukkaat kokevat nämä vaikutukset ja minkälaisen painon he antavat eri hyöty- ja haittatekijöille. Tuloksia verrataan mahdollisuuksien mukaan havaittuun todelliseen käyttäytymiseen.

Tutkimukseen ovat tvh:n teknillistaloudellisesta toimistosta osallistuneet dipl.ins. Jussi Hintikka ja valt.maist. Nils Halla. Tutkimustyö on suoritettu Insinööritoimisto Viatekissa, josta tähän työhön ovat



osallistuneet valt.kand. Marja Österman sekä lisäksi valt.kand. Olavi Lehtinen ja fil.maist. Erkki Karimaa (tietokoneohjelmointi). Piirtämis-, laskemis- ja lomakkeiden koodaustyön ovat suorittaneet Aila Havana ja Arto Mynttinen.

## 1.2

## Tutkimustapa

Tutkimus on suoritettu postikyselynä. Kyselylomakkeita osoitettiin Tuusulan ja Jorvaksentien varrella yhteensä 260 ruokakunnalle ja kaikille Lahdentien alta pois-muuttaville 77 ruokakunnalle Helsingin maalaiskunnassa (nyk. Vantaan kauppala). Ensimmäiset kyselylomakkeet lähetettiin lokakuun alussa v. 1971. Kolmen viikon kuluttua lähetettiin uusi kirje ja lomake. Kahden kyselykierroksen jälkeen saatiin vastausprosentiksi yhteensä 82. Vastausprosentti oli huomattavasti korkeampi Tuusulan- ja Jorvaksentien varrella asuvien keskuudessa (noin 86 %, 224 vastaajaa) kuin Lahdentien alta muuttavien joukossa (noin 72 %, 54 vastaajaa).

Ennen vastausprosentin laskemista on otoksesta vähennetty muuttaneet ja kuolleet, joten prosenttiluku ilmaisee vastanneiden osuuden todellisesta otoksesta.

Tuusulan- ja Jorvaksentien varrella vastaamatt jättäneet olivat suureksi osaksi niitä, jotka asuivat yli 500 metrin päässä moottoritiestä. He eivät ilmeisesti katsoneet moottoritien suurestikaan vaikuttavan ympäristöönsä.

Lahdentien alta muuttavien alhaisempi vastausprosentti saattaa helposti selittyä heidän jo kokemastaan vaikutusmahdollisuuksien puutteesta. Asukkaillahan on periaatteessa mahdollisuuksia vaikuttaa tiehankkeeseen valituksin, muistutuksin ja erilaisin painostuskeinoin. Näiden vaikutusmahdollisuuksien käyttö vaatii kuitenkin erityistä aktiivisuutta. Enää tässä vaiheessa, kun tien rakentaminen ja muuttaminen ovat väistämättömiä tosiasioita, mielipiteiden kysely on saattanut tuntua turhalta. Lisäksi Lahdentien aineistossa oli suhteellisen runsaasti alimpiin sosiaaliryhmiin kuuluvia, jotka yleensäkin ovat haluttomampia vastaamaan kyselyihin.

## 1.3

## Otanta

Poismuuttavien asukkaiden joukosta ei ole tehty varsinaista otantaa. Tutkimuskohteeksi on valittu kaikki Lahden moottoritien alta Helsingin maalaiskunnasta vuoden 1971 aikana muuttaneet ruokakunnat, yhteensä 77.

Tutkimuskohteeksi on valittu Lahdentie siksi, että kokemukset muuttamisesta ovat siellä tällä hetkellä



päivänpolttavina olemassa. Toisena syynä on se, että aikaisempien moottoritiehankkeiden yhteydessä muuttajia on ollut huomattavasti vähemmän ja heidän jäljittämisenä on vaikeaa.

Muuttamisesta aiheutuvat hyödyt ja haitat tulevat kokonaisuudessaan selville vasta parin vuoden päästä. Vaikutuksen lopulliseksi selvittämiseksi olisikin syytä tehdä nyt muuttaneille asukkaille myöhemmin uusintakysely ja seurata heidän kohtaloitaan sekä käyttää vertailuaineistona lähivuosien moottoritiehankkeita. Tarkoitukseen erittäin sopiva vertailuaineisto saataisiin Turusta, jonne moottoritie rakennettaneen lähivuosina.

Tutkittaessa moottoritiestä sen varrella asuville koituvia vaikutuksia, poimittiin Tuusulan- ja Jorvaksentien varrelta tienvarsi-asukkaista otos seuraavista kaupungin- tai kunnanosista (suluissa ilmoitettu kultakin alueelta kyselyyn vastanneiden ruokakuntien lukumäärä):

Tuusulantiellä:	Torpparinmäki	(47)
	Länsi-Pakila	(66)
	Metsälä	(12)
Jorvaksentiellä:	Lauttasaari	(20)
	Tapiola	(24)
	Viispakka	(29)
	Friisilä	(16)
	Martinkylä	(9)

Otantakohteet pyrittiin valitsemaan siten, että maaston muodossa, tien korkeudessa sekä muissa esim. meluhäiriöihin vaikuttavissa tekijöissä olisi eroja. Edelleen pyrittiin selvittämään myös liittymien vaikutusta.

Otantakohteet ovat nähtävissä seuraavalla karttasivulla.

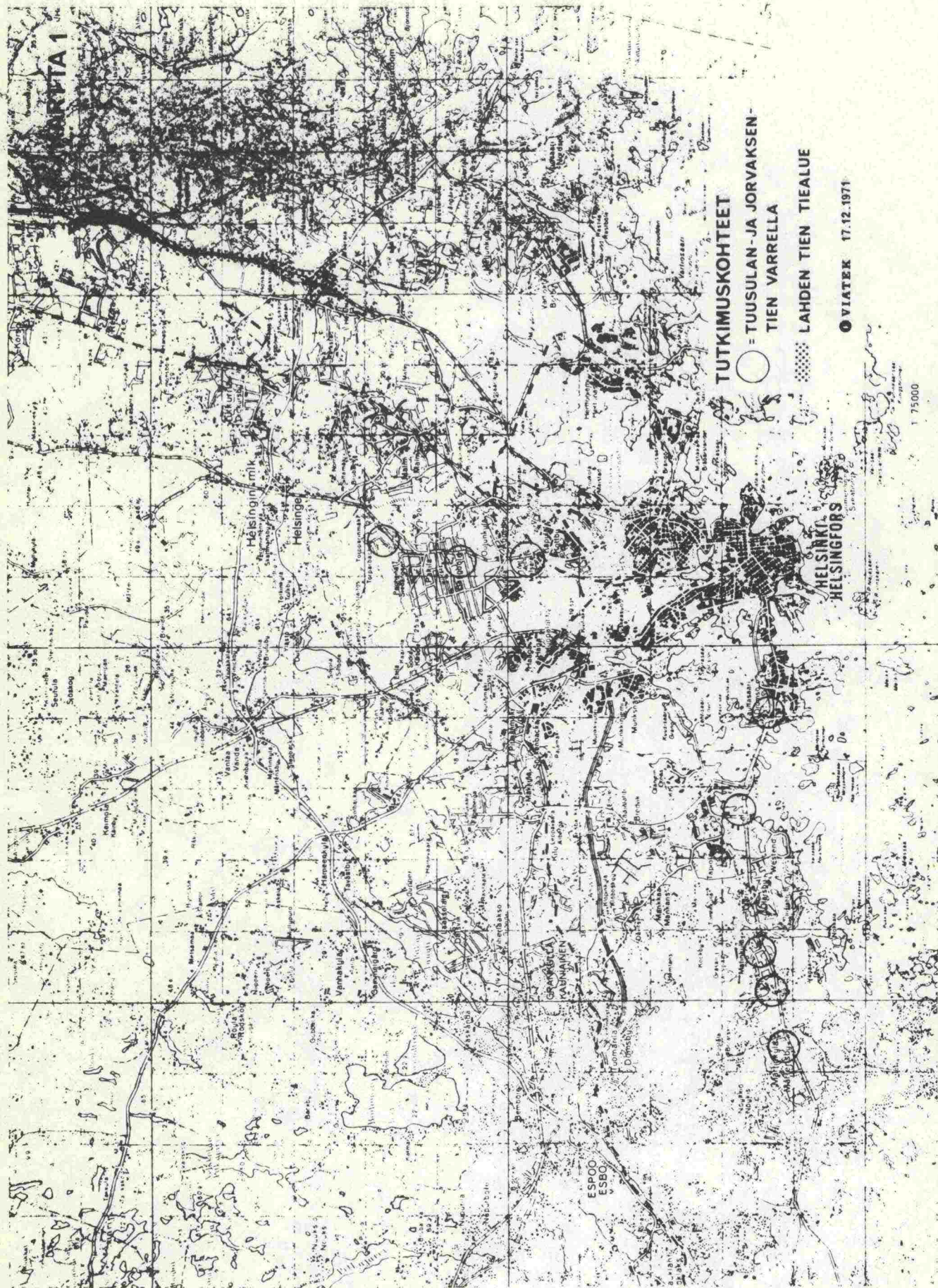
Jokaisessa edellä mainitussa kaupunginosassa, lukuunottamatta Friisilää, rajattiin tiestä lähtien alue, jolta poimittiin mukaan tontteja alle 50, 50...200, 200...500 ja yli 500 metrin etäisyydellä tiestä. Tutkimuskohde rajattiin tavallisesti vain toiselle puolelle tietä. Koska kaikille etäisyysvyöhykkeille haluttiin suunnilleen sama määrä tontteja, otettiin joillakin alueilla tontteja molemmiin puolin tietä.

Friisilästä otettiin mukaan yhtenäinen asuinalue 500...700 metrin päässä tiestä. Lisäksi otettiin otokseen rajattujen tutkimuskohdeiden ulkopuolelta alle 50 metrin päässä tiestä sijaitsevia tontteja.

Tarkasti rajatut tutkimuskohdeet ovat nähtävissä kartoissa 2.-4.

Tutkimuskohdeissa otanta suoritettiin siten, että omakotialueilla otettiin mukaan kyselyyn kaikki rajatulla otosalueella asuvat ruokakunnat. Lauttasaarella ja Tapiolassa, joissa otoksissa oli kerrostaloja, poimittiin kerrostalojen asukasluetteloista tasavälisellä otannalla ruokakuntia. Tällä pyrittiin takaamaan eri kerroksissa asuvien mukanaolo otoksessa.





**TUTKIMUSKOhteet**

○ = TUUSULAN- JA JORVAKSEN TIEN VARRELLA

▨ = LAHDEN TIEN TIEALUE

● VIATEK 17.12.1971

1:75000



#### 1.4 Tutkimusalueiden luonteenpiirteet ja väestörakenne

Tutkimusalueiden yleisestä tulotasosta ja ruokakuntarakenteesta on saatu tietoja Helkon tutkimuksesta 4/71 (Helsingin kaupunkiseudun asukas-, ruokakunta-, työpaikka-, tulotaso- ja autokantatiedot).

Lahdentien tutkimusalueella asutus on tyypillistä sotien jälkeen rakennettua pientaloaluetta. Tie kulkee Vaaralassa ja Itä-Hakkilassa ns. rintamamiesalueiden yli, jotka ovat syntyneet 1950-luvun alussa. Ne asuma-alueet, joilta joutuu muuttamaan eniten asukkaita, ovat Vaarala, Itä-Hakkila ja Korso.

Ruokakuntien keskikoko, keskimääräiset kuukausitulot sekä henkilöautotiheys niillä alueilla, joiden läpi Lahdentie kulkee, on esitetty seuraavassa taulukossa.

Taulukko 1: Ruokakuntien keskikoko, kuukausitulot ja henkilöautotiheys Lahdentietä ympäröivillä alueilla (1969)

Alue	Ruokakuntien keskikoko henkeä/ruokakunta	Ruokakuntien keskimäär. kuukausitulot (mk)	Henkilöautotiheys ha/1 000 as
Vaarala	2.9	1 272	166
Itä-Hakkila	2.8	1 111	152
Korso	3.2	1 279	157

Ruokakuntien jakautuminen tuloluokkiin Vaaralassa, Korsossa ja Itä-Hakkilassa yhteensä sekä muuttavien ruokakuntien jakautuminen tuloluokkiin on esitetty sivulla 8. Yleisesti voidaan sanoa, että Lahdentie kulkee lähinnä alempien tuloryhmien asuinalueiden läpi ja myös poismuuttavat kuuluvat alempiin sosiaali-ryhmiin kuin Helsingin seudun väestö keskimäärin (vrt s 5).

Kuten edellä on mainittu kysyttiin moottoritieliikenteen ja tien olemassaolon vaikutuksia Tuusulantien varrella Torpparinmäessä, Länsi-Pakilassa ja Metsälässä ja Jorvaksentien varrella Lauttasaareissa, Tapiolassa, Viisapakassa, Friisilässä ja Martinkylässä.

Otoksen kohteena olevien alueiden luonteesta voidaan sanoa, että kaikki muut alueet Lauttasaarta ja Tapiolaa lukuunottamatta ovat tyypillisiä Helsingin ympäristön omakotialueita. Pakilassa ja Metsälässä asutus on muuttumassa rivitalovaltaiseksi ja näitä on viimevuosina rakennettu suhteellisen lähellekin moottoritietä (100...200 metrin etäisyydelle).



Ruokakuntien keskikoko, ruokakuntien keskimääräiset kuukausitulot sekä henkilöautotiheys eri asuinalueilla, joilta otos on poimittu, on esitetty seuraavassa taulukossa.

Taulukko 2: Ruokakuntien keskikoko, kuukausitulot ja henkilöautotiheys otanta-alueilla (1969)

Alue		Ruokakuntien ominaisuudet		
		Ruokakuntien keski-koko henkeä/ruokak.	Ruokakuntien keskim. kuuk.tulot (mk)	Henkilö-auto-tiheys ha/1 000 as
Tuusulan-tie	Torpparinmäki	2.8	1 439	161
	Länsi-Pakila	3.0	1 656	179
	Metsälä	2.5	1 398	97
Jorvaksen-tie	Lauttasaari	2.5	1 865	174
	Tapiola	2.8	2 097	183
	Viisipakka ja Friisilä	2.6	1 262	153
	Martinkylä	2.7	1 179	147

Ruokakuntien keskikokoissa ei ilmene suuria eroja. Länsi-Pakilassa ruokakuntakoko selvästi muita alueita suurempi, kun taas Metsälässä ja Lauttasaareissa on eniten pieniä ruokakuntia.

Tapiolassa ja Lauttasaareissa ruokakuntien keskimääräiset tulot ovat suuremmat kuin muissa kaupunginosissa. Suurimmat henkilöautotiheydet ovat Tapiolassa ja Pakilassa. Yllättävältä vaikuttaa Metsälän alhainen henkilöautomäärä. Vertailun vuoksi mainittakoon, että ruokakuntien keskimääräiset kuukausitulot eri Helsingin seudun kunnissa olivat seuraavat v. 1969.

-	Helsinki	1 650 mk/kk
-	Espoo	1 580 mk/kk
-	Helsingin maalais-kunta	1 510 mk/kk

Vastaavasti keskimääräinen ruokakuntakoko oli Helsingissä 2,4, Espoossa 2,7 ja Helsingin maalaiskunnassa 3,0 henkeä/ruokakunta.



Moottoritien varrella sijaitsevan asuinalueen luonteen vaikuttaa luonnollisesti kyseisen tien liikennemäärä. Tuusulan- ja Jorvaksentien liikennemäärästä mainittakoon, että Tuusulantiellä otosalueiden kohdalla keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 25 000 ajoneuvoa/vrk. Raskasta liikennettä tästä on noin 8 000 ajoneuvoa/vrk. Jorvaksentiellä liikennemäärä on Lapinlahden sillalla noin 25 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, Tapiolan kohdalla noin 20 000 ajoneuvoa ja siitä eteenpäin noin 10 000 ajoneuvoa. Raskaan liikenteen määrä vaihtelee vastaavasti 6 000 - 1 500 ajoneuvoon vuorokaudessa (Helko n:o 7/71).

Tuusulantiellä tie kulkee melko tasaisesti maan pinnalla. Metsälässä ja Torpparinmäessä tie kulkee hieman korkeammalla maanpinnasta kuin Pakilassa. Suuria eroja ympäröivässä maastossa ei esiinny. Torpparinmäessä otosalue sijaitsee tiestä nousevalla loivalla rinteellä.

Jorvaksentiellä valittiin keskenään vertailtaviksi alueiksi Viispakka ja Martinkylä. Viispakasta tutkimukseen valittiin asuinalue metsäisen mäen päällä ja takana. Tie kulki lisäksi leikkauksessa. Martinkylässä tutkittiin avoimen peltoaukean reunoja. Täällä tie kulki yleensä maanpinnan tasossa ja paikoin hieman pengerryksen päällä.

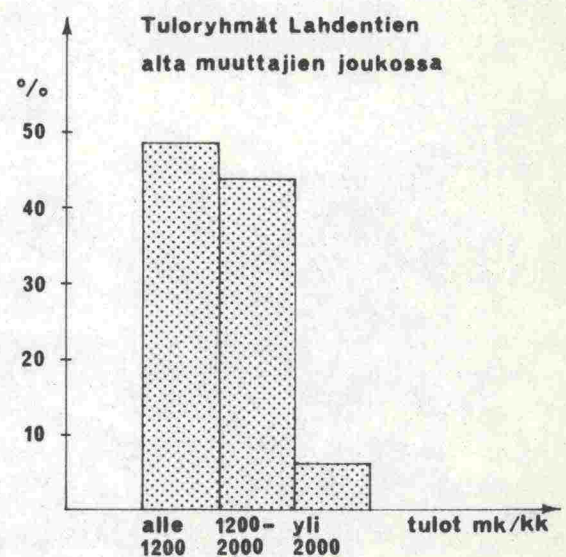
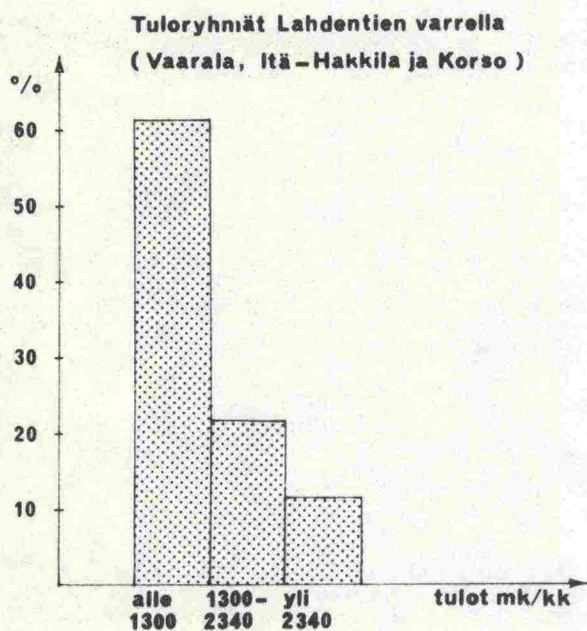
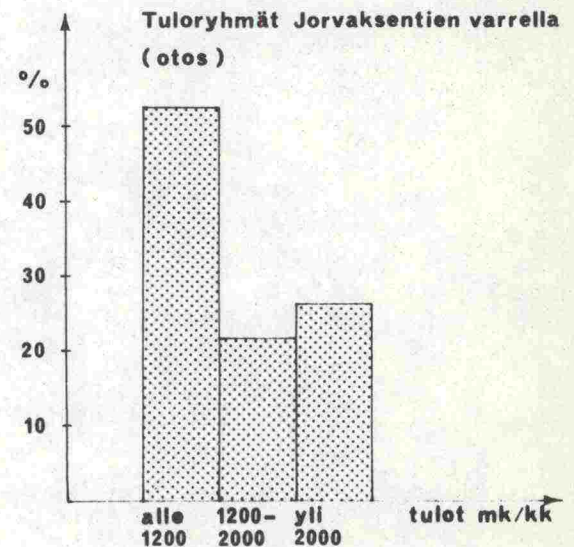
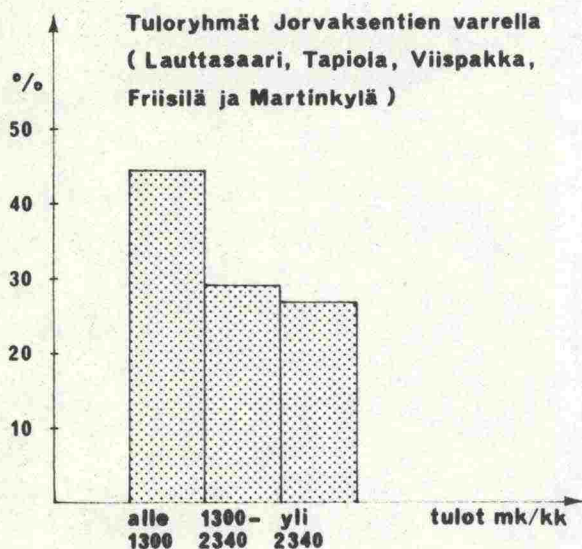
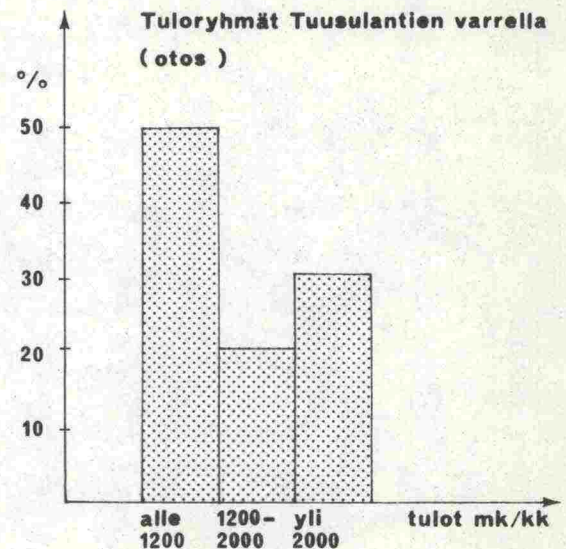
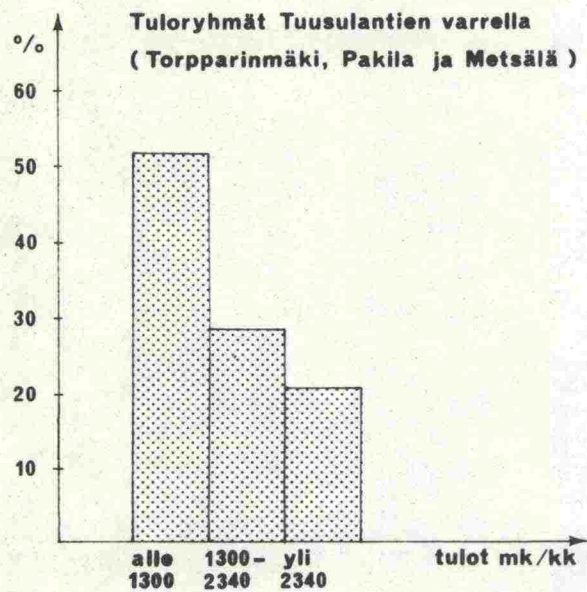
Seuraavalla sivulla on esitetty vielä ruokakuntien jakautuminen tuloryhmiin otosalueilla yleensä sekä otoksessa. Otosalueilla on käytetty Helkon tulo-  
luokitusta, (tiedot vuodelta 1969 muutettu v. 1971 rahanarvoon), alle 1 300 mk, 1 300 - 2 340 mk ja yli 2 340 mk. Otos on luokiteltu 1971 kyselytulosten mukaan ryhmiin alle 1 200 mk, 1 200 - 2 000 mk ja yli 2 000 mk. Luokitukset eivät täysin vastaa toisiaan. Kuitenkin otos voitaneen todeta suhteellisen edustavaksi verrattuna alueiden keskimääräiseen tulotasoon.



# KAAVIO 1

ASUKKAIDEN JAKAUTUMINEN TULORYHMIIN

TUUSULAN JA JORVAKSEN TIEN SEKÄ LAHDEN TIEN YMPÄRISTÖSSÄ, SEKÄ TUTKIMUSRYHMISSÄ





## 2 VAIKUTUKSET TIEALUEELTA POISMUUTTAVILLE

### 2.1 Uuden asunnon saanti

Poismuuttajista ovat vuokralaiset ja asuntonsa omistavat erilaisessa asemassa. Ne, jotka omistavat asuntonsa, voivat tielainsäädännön perusteella saada menettämästään asunnosta kohtuullisen korvauksen. Heillä on nykyisin mahdollisuus saada osa korvauksista ennakoon sekä lisäksi valtion halpakorkoista lainaa tai korkotukea uuden asunnon hankkimiseen.

Lahdentien alta muuttajat ovat olleet jo tämän uuden lainsäädännön piirissä. Halpakorkoisten lainojen myöntämistä varten ei ole varattu määrärahoja vuoden 1971 lisäbudjeteissa eikä vuoden 1972 budjettiehdotuksessa. Korkotukea varten on hyväksytty vuoden 1972 budjettiin 105 000 markkaa.

Vuokralaiset ovat yleensä huonommassa asemassa pakkomuuton edessä. Heillä ei ole yleensä oikeuksia mihinkään korvauksiin. Vuokra-asunnoissa asuu lisäksi useimmiten ruokakuntia, joille on ominaista alempi sosiaaliluokka, pienet tulot ja usein myös pieni ruokakuntakoko. Muutoinkin tiukoilla asuntomarkkinoilla näiden ruokakuntien mahdollisuudet uuteen asuntoon ovat pienet.

Helsingin maalaiskunnassa (nyk. Vantaan kauppala) Lahdentien alta muuttoprosessi on ollut käynnissä talvesta 1970 lähtien. Viimeinen mahdollinen muuttopäivä oli 31.12.1971.

#### Muuttavista ruokakunnista asui

-	omistusasunnoissa	41 kpl
-	vuokra-asunnoissa	12 kpl
-	alivuokralaisasunnoissa	1 kpl

Kunnilla ei ole velvollisuutta huolehtia pakkomuuttajien asunnonsaannista, mutta tässä tapauksessa Helsingin maalaiskunnassa on tehty tehokasta työtä varsinkin vuokralaisten uudelleensijoittamiseksi kunnallisiin vuokra-asuntoihin. Kyselyajankohtana poismuuttavista ruokakunnista 15:llä ei ollut varmaa tietoa uudesta asunnosta. Nämä olivat suurimmaksi osaksi omistusasunnoissa asuvia.

Kysyttäessä asukkailta heidän tulevaa asumismuotoaan, saatiin tulokseksi se, että asunnon hallintasuhde kaikissa tapauksissa pysynee samana, kuitenkin niin, että omakotitalon omistajista noin puolet joutuu muuttamaan kerrostaloasuntoon.



Kyselyssä on tutkittu myös muuttamisesta aiheutuvia suoranaisia taloudellisia kustannuksia. Nämä muodostuvat muuttokustannuksista sekä siitä, että uusi asunto tavallisesti on kalliimpi kuin entinen, eivätkä maksetut korvaukset poista tätä eroa.

Muuttajista 36 kpl eli 67 % katsoi muutosta aiheutuvan ruokakunnalleen taloudellista haittaa. Haitta muodostui muuttokustannuksista ja asumiskustannusten kasvusta. Asunnonomistajien ilmoittaman haitan määrä vaihteli 50 markasta 30 000 markkaan. Vuokralaisten kohdalla vuokran korotukset vaihtelivat 50...200 mk:aan kuukaudessa.

## 2.2

### Suhtautuminen uuteen asuntoon

Kaikissa tähän mennessä tehdyissä tutkimuksissa on käynyt ilmi, että omakotiasumiseen liittyy vaikeasti korvattavia tunnearvoja.

Helsingin maalaiskunnassa tien alle jäävistä taloista osa on lisäksi ns. rintamamiestaloja, jotka ovat asukkaiden itsensä rakentamia. On ymmärrettävää, että muutto tällaiselta ympäristöltään ja naapuruussuhteiltaan jäsennöityneeltä alueelta on vaikeaa.

Kysyttäessä asukkailta muuton vaikutusta toisaalta asumiskustannuksiin ja toisaalta asunnon ja asuinalueen viihtyisyyteen, saatiin vastaukseksi:

Taulukko 3: Muuton vaikutukset asumiskustannuksiin ja asumisviihtyisyyteen:

Hyödyn tai haitan laatu	Hyödyn ja haitan määrä %:lle ruokakunnista			
	paljon tai jonkin verran hyötyä	ei hyötyä eikä haittaa	paljon tai jonkin verran haittaa	yhteensä
asumiskustannukset	4	29	67	100
asunnon viihtyisyys	41	37	22	100
asuinalueen viihtyisyys	20	43	37	100
yhteensä keskimäärin	22	36	42	100

Verrattaessa siis muuton vaikutusta asumiskustannuksiin, asunnon ja asuinalueen viihtyisyyteen, katsoi vastaajien enemmistö (67 %) kokevansa suurimpana haittana asumiskustannusten kasvun.



Asuinalueen viihtyisyyden laskun katsottiin tuottavan suurempaa haittaa kuin asunnon viihtyisyyden laskun. Asunnon viihtyisyyden katsotaan useimmiten nousevan tai pysyvän ennallaan. Koska muuttajien määrä on niin pieni, ei ole voitu selvittää, onko jokin erityinen asuinalue koettu hyvin viihtyisäksi ja muuttaminen siltä erityisen vahingolliseksi. Naapureista eroamista ei juuri pidetty haittana.

Näyttää siis siltä, että asukkaat muuttavat yleensä parempiin ja kalliimpiin asuntoihin, asuinalueille, joita ei ainakaan aluksi koeta yhtä viihtyisiksi kuin vanhaa asuinaluetta.

### 2.3

#### Muita vaikutuksia

Omistusasunnoissaan asuville muuton odottamisen ja muuttamisen aiheuttama turvattomuuden ja epävarmuuden tunne on koettu suurena haittana.

#### Vastanneista on ilmoittanut

- 48 %, että epävarmuuden tunteesta koetaan erittäin paljon tai paljon haittaa
- 13 %, että epävarmuus aiheuttaa vähän haittaa
- 19 %, ettei heille tällaista haittaa aiheudu ja
- 20 % ei ole osannut sanoa mielipidettään asiasta.

Tämä aineisto on liian pieni, jotta voitaisiin tehdä johtopäätöksiä siitä, mitkä asukasryhmät eniten kärsivät tällaisesta epävarmuudesta. Kuitenkin näyttää siltä, että nimenomaan keski-ikäisille ja joko lähellä eläkeikää oleville tai sen ylittäneille muutto tuntuu vaikeimmalta. Sosiaaliryhmittäisiä eroja ei havaittu.

Lahdentien alta muuttaneiden joukosta ei ole vielä tiedossa yhtään tapausta, joka olisi joutunut hoitoon psyykkisten tai sosiaalisten häiriöiden tähden. Kuitenkin aikaisemmissa tutkimuksissa, jotka koskevat saneerausalueilta muuttoa, siis samantyyppistä tilannetta, on esiintynyt runsaasti näitä häiriöitä muuton jälkeen. (Esim. Jallinoja 1970, Kivelä 1971.)

Eräissä amerikkalaisissa tutkimuksissa (Jallinoja 1970) on todettu noin 46 prosentilla naisista esiintyvän häiriötiloja 1/2 vuotta muuton jälkeen. Myöhemmin jatkuneita häiriötiloja ei ole voitu täysin selvittää. Lahdentien aineistossa 13 (noin 26 %)



vastaaajaa ilmoitti itselleen aiheutuneen muuttamisesta terveydellistä haittaa. Tällaisina haittoina mainittiin hermostuneisuus, astman paheneminen, sydänviat, jne. Lisäksi moottoritien rakennustöiden aikainen räjäytys aiheutti erään ruokakunnan jäsenelle kuolemaan johtaneen sydänkohtauksen.

Moottoritien rakentamisaikaisista häiriöistä rakennusmelun katsottiin olevan häiritsevimmän. Puolet vastaajista ilmoitti siitä aiheutuneen paljon tai erittäin paljon haittaa. Rakentamisaikaista tärinää ja pölyä pidettiin vähemmän haittaavina.

Muutosta ei kulkuhteyksille koettu olevan sen enempää hyötyä kuin haittaakaan. Noin 25 % vastaajista katsoi, että muutto haittasi työ- ja ostosmatkoja. Muuttajista ei kukaan katsonut joutuvansa vaihtamaan työpaikkaa muuton takia. Eniten hyötyä uuteen asuinpaikkaan siirtymisestä katsottiin olevan posti - pankkimatkojen kannalta. Vastaajista 25 % katsoi kulkuyhteyksiensä paranevan näihin kohteisiin.

#### 2.4

Asukkaiden uudelleen sijoittaminen muissa maissa

Ruotsalaisen lainsäädännön mukaan maksetaan tiehankkeen yhteydessä tapahtuneesta asuntoedun menetyksestä korvaus. Tällöin siis asunnonomistajat ja pitkäaikaisten vuokrasopimusten varassa asuvat saavat korvauksia. Vuokralaisten uudelleensijoittamisvelvollisuutta ei ole. Kuitenkin on kunnallisten asuntojen jaossa usein pidetty pakkomuuttajia etuoikeutetussa asemassa.

Tietävästi yhteiskunnan toimesta suoritettavaa asukkaiden uudelleensijoittamista ei ole säädetty monesakaan maassa pakolliseksi. Ranskassa kuitenkin on näin. Tien rakentamisen takia ei asuinrakennusta saa purkaa, ennenkuin asukkaille on osoitettu uusi asunto ja heidät jo sijoitettu uudelleen. Näin onkin mm. Pariisin ympäristöön noussut suuria kerrostaloyhdyskuntia korvaukseksi puretuista taloista. Asukkaat joutuvat tosin itse suorittamaan entisen ja uuden asunnon välisen hintaeron.

Yhdysvalloissa muuttajat saavat vuoden 1959 Housing Actin mukaan korkeintaan 200 \$:n korvauksen muuttokustannuksista ruokakuntaa kohden. Muutosta aiheutuvat suoranaiset kustannukset korvaavat paikalliset viranomaiset.



3

## Vaikutukset moottoritien varrella asuviin

## 3.1 Saaste- ja meluvaikutukset

Moottoritien varrella asumisen suurimpia haittapuolia on liikenteen aiheuttamien saasteiden ja melun leviäminen lähiympäristöön. Kuitenkin nämä vaikutukset tuntuvat vakavina ainoastaan moottoritien välittömässä läheisyydessä (0...100 metriin tiestä).

Kysyttäessä asukkailta moottoriteliikenteen aiheuttamasta melusta, pölystä ja tärinästä syntyviä haittoja saatiin vastaukseksi:

Taulukko 4: Melu-, tärinä- ja saastehaitat

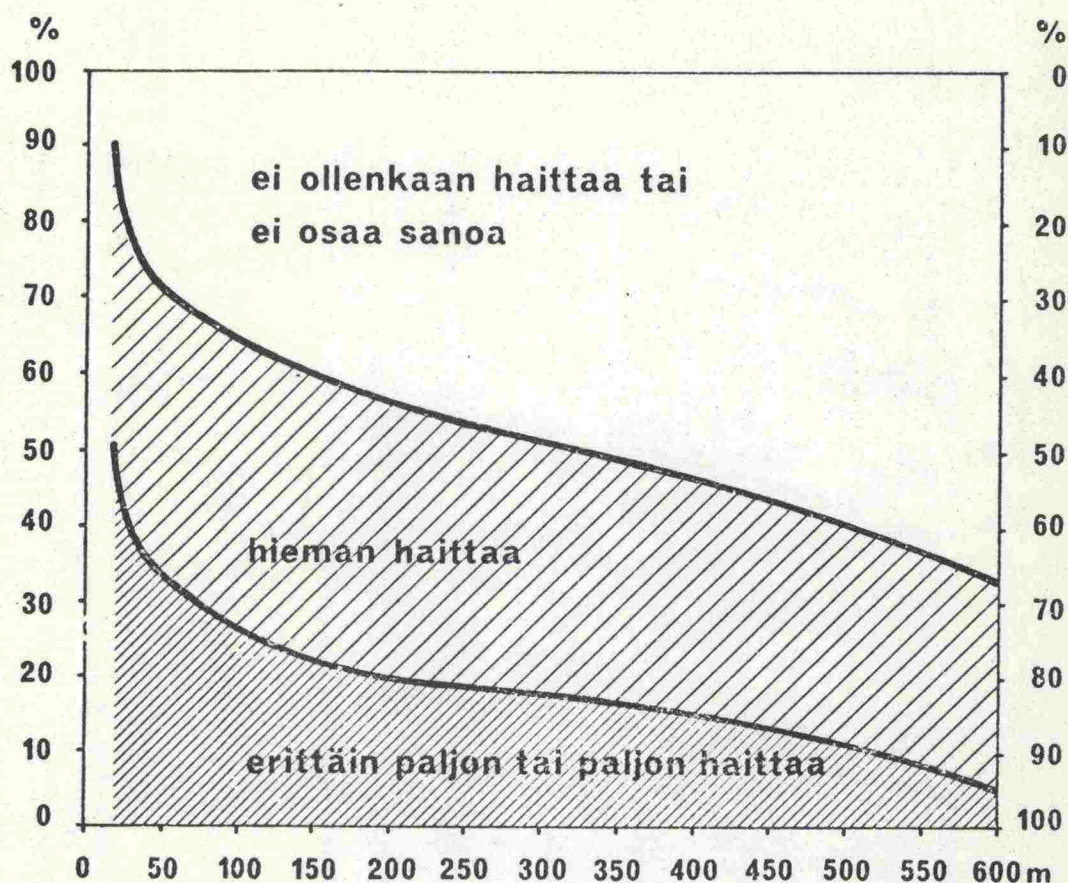
Haitan laatu	Haitan määrä %:lle ruokakunnista				
	eritt. paljon tai paljon haittaa	hie- man haittaa	ei ollen- kaan haittaa	ei osaa sanoa	yht. %
pöly	10	19	54	17	100
melu	23	34	32	11	100
tärinä	8	18	58	16	100
saaste	14	27	38	21	100

Melu on siis koettu selvästi häiritsevimmäksi tekijäksi. Melusta on kirjoitettu usein myös lisäkommentteja. Sen on kerrottu haittaavan unta, aiheuttavan hermostuneisuutta jne.

Saaste- ja pölyvaikutukset on koettu suurimmiksi puutarhanomistajien keskuudessa. Pölyn ja lyijyn on väitetty pilanneen marja- ja omenasatoa. Nämä olivat tietysti hyvin ajankohtaisia asioita kyselyajankohtana, syksyllä.

Melun haitallinen vaikutus laskee nopeasti etäisyyden tiestä lisääntyessä. Melun vaikutukset kaupunkimaisessa ympäristössä häviävät 200...500 metrin etäisyydellä. Seuraavassa kuviossa on esitetty meluhaitan määrä kyselytulosten perusteella eri etäisyyksillä tiestä.





### etäisyys moottoritien reunasta

Tiekohtaisia eroja meluhaitan kokemisessa Tuusulan ja Jorvaksentien välillä ei havaittu, vaikka Tuusulantien häiriötä aiheuttavan raskaan liikenteen osuus on jonkin verran suurempi kuin Jorvaksentien. Asuinaluekohtaisia eroja sen sijaan oli. Moottoritielikenteen aiheuttaman meluhaitan on kokenut erittäin haitalliseksi asukkaista

-	Torpparinmäessä	9 %
-	Pakilassa	8 %
-	Metsälässä	42 %
-	Lauttasaaressa	20 %
-	Tapiolassa	8 %
-	Martinkylässä	0 %
-	Viispakassa	7 %
-	Friisilässä	0 %

Metsälässä ja Lauttasaaressa melun haitallisuus on vastauksista päätellen kaikkein suurin. Molemmissa näissä kaupunginosissa liikenne moottoritien on erittäin vilkasta. Lisäksi otosalueet sijaitsevat vilkasliikenteisten risteyksien lähellä. Metsälässä tie kulkee joitakin metrejä maanpinnan yläpuolella, Lauttasaaressa maanpinnan tasossa tai hieman leikkauksissa. Tapiolassa meluhaittaa ei pidetty kovin suurena, vaikka otosalue sijaitsi lähellä risteystä. Moottoritie kulkee risteyksen kohdalla selvässä leikkauksessa.



Torpparinmäessä, Pakilassa ja Viispakassa alle 10 % vastaajista piti melua erittäin häiritseväenä. Viispakan tutkimusalue sijaitsee avoimen pellon reunoilla ja takana, tie kulkee pellolla maanpinnan tasossa. Pakilassa tutkimusalue on suhteellisen tasaista aluetta, tie kulkee maanpinnan tasossa. Torpparinmäessä tie kulkee pari metriä maanpinnan yläpuolella, tutkimusalueena on ollut tielle viettävä loiva rinne.

Martinkylässä, jossa tie kulkee leikkauksessa ja tutkimusalue sijaitsee metsäisen mäen päällä ja takana, liikennemelusta kiusaantuneita ei löytynyt, ei myöskään Friisilästä, missä tutkittiin aluetta 500 metrin etäisyydellä moottoritiestä. Martinkylän suhteellisen meluttomaksi kokemiseen vaikuttaa tutkimusalueita tiestä eristävä metsä ja alueen mäkien maasto. Lisäksi liikennemäärä on pieni. Liikenne pienenee edelleen Viispakkaan saavuttaessa, mikä selittänee sen, ettei Viispakassa alueen suojattomuudesta huolimatta oltu erikoisen häiriintyneitä melusta.

Korkeimpana suositeltuna melumääränä asuinhuoneissa päiväsaikaan on pidetty useimmiten 35 dB:ä. Tämä melumäärä tunkeutuu ulkoa sisätiloihin sillä edellytyksellä, että ulkona on 60 dB:n melu ja ikkunaeristys vähentää melua noin 25 dB. Seuraavalla karttasivulla on esitetty ne kohdat otosalueilla, joilla melumäärän on laskettu ylittävän kyseisen suosituksen. Melutason laskemisessa on otettu huomioon tien liikennemäärä, ajoneuvokoostumus, keskinopeus, tien korkeus sekä ympäröivän maaston muoto. Käytetyn laskentamenetelmän ovat kehittäneet ruotsalaiset Statens Planverk, Socialstyrelsen, Statens Naturvårdverk ja Statens Vägverk (katso kirjallisuusluettelo).

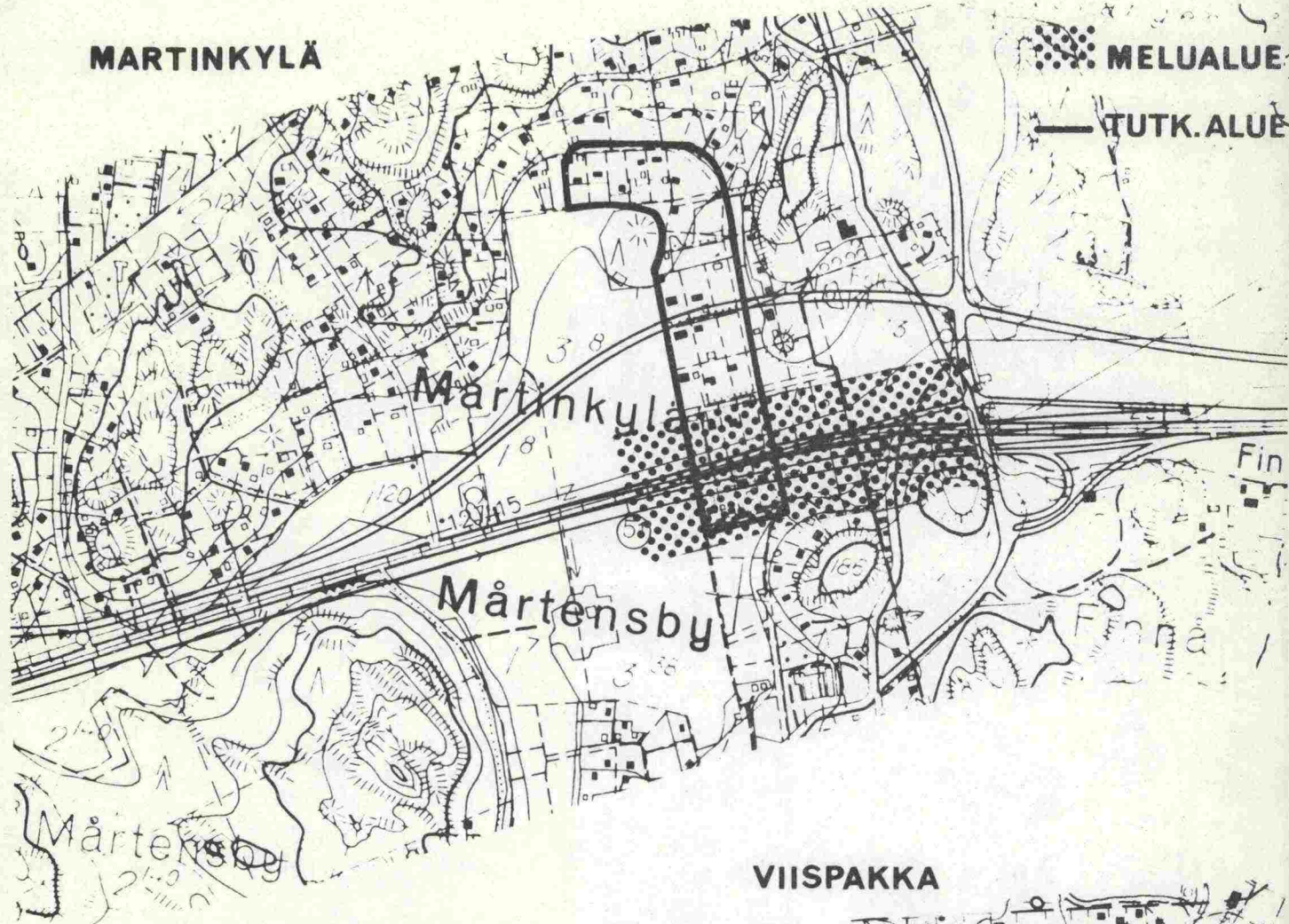
Melualueen leveys vaihtelee 50 - 150 metriin molemmiin puolin tietä, joten asukkaiden esittämät arviot melun häiritsevyydestä vaikuttavat melko totuudenmukaisilta. Melualueella asuu sekä Tuusulan- että Jorvaksentien varrella noin 20 % vastanneista. Melualueella asuvien vastaajien osuus kaikista vastanneista ei vaihtelee merkitsevästi eri tutkimuskohteissa.



MARTINKYLÄ

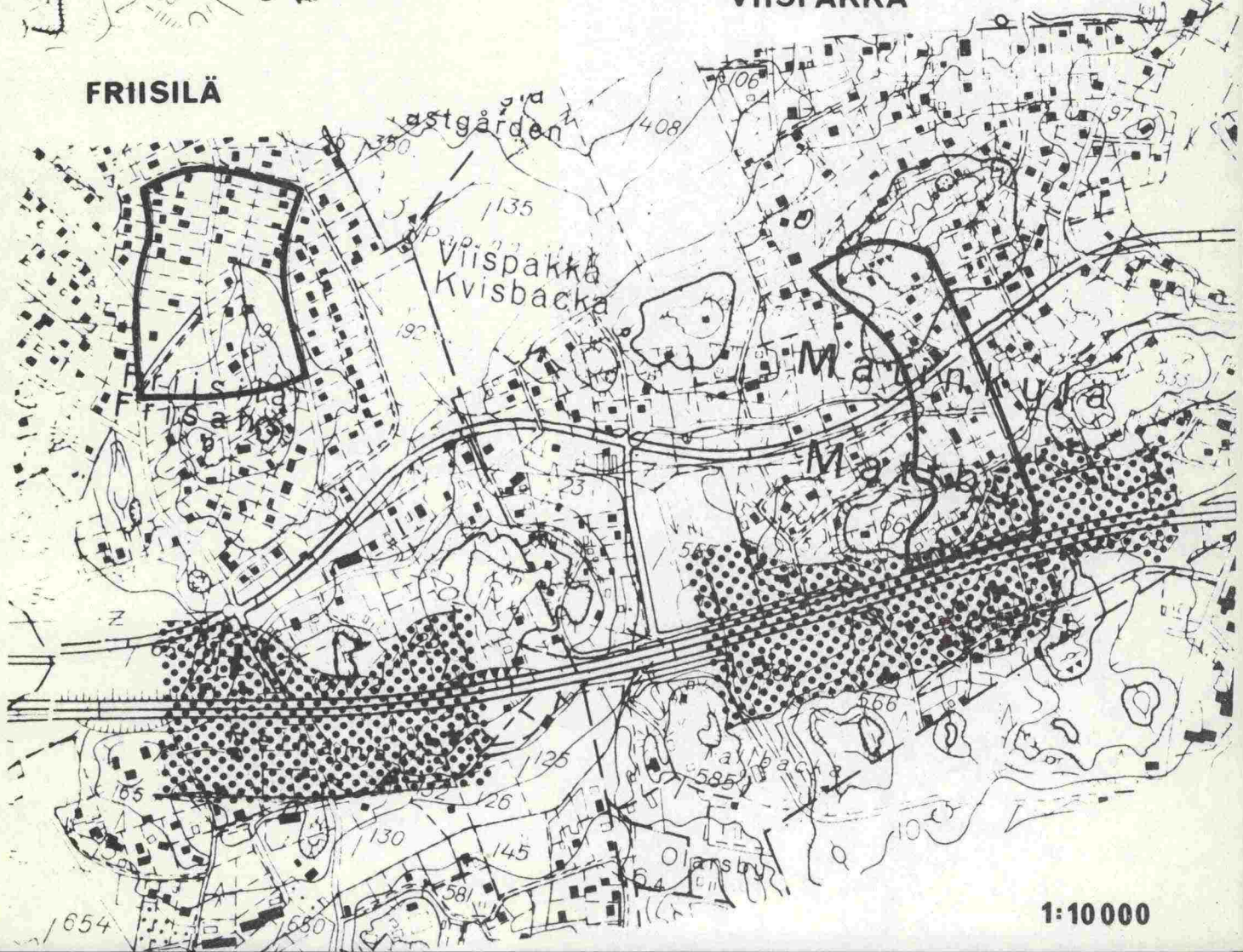
MELUALUE

TUTK.ALUE



VIISPAKKA

FRIISILÄ

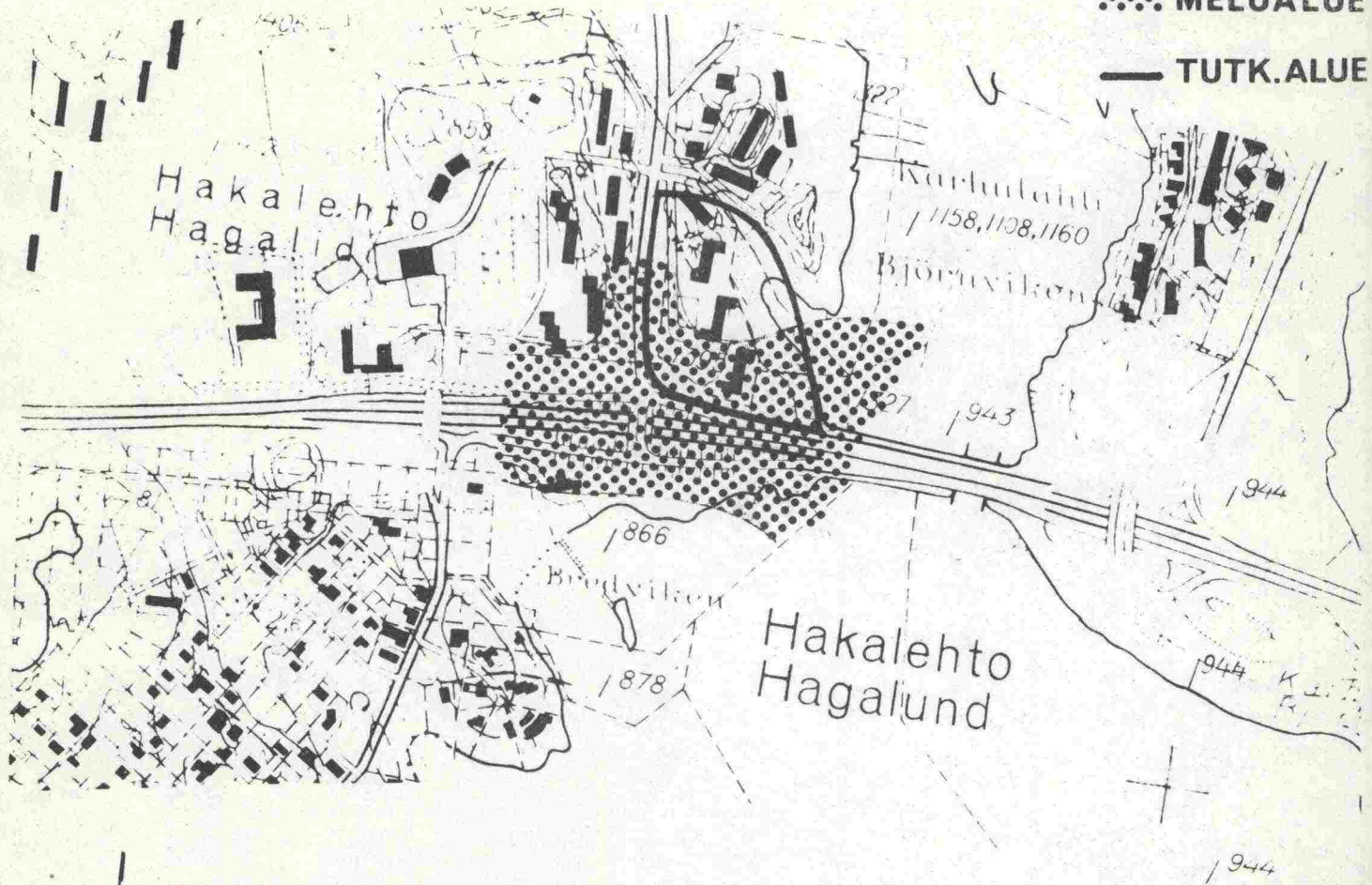




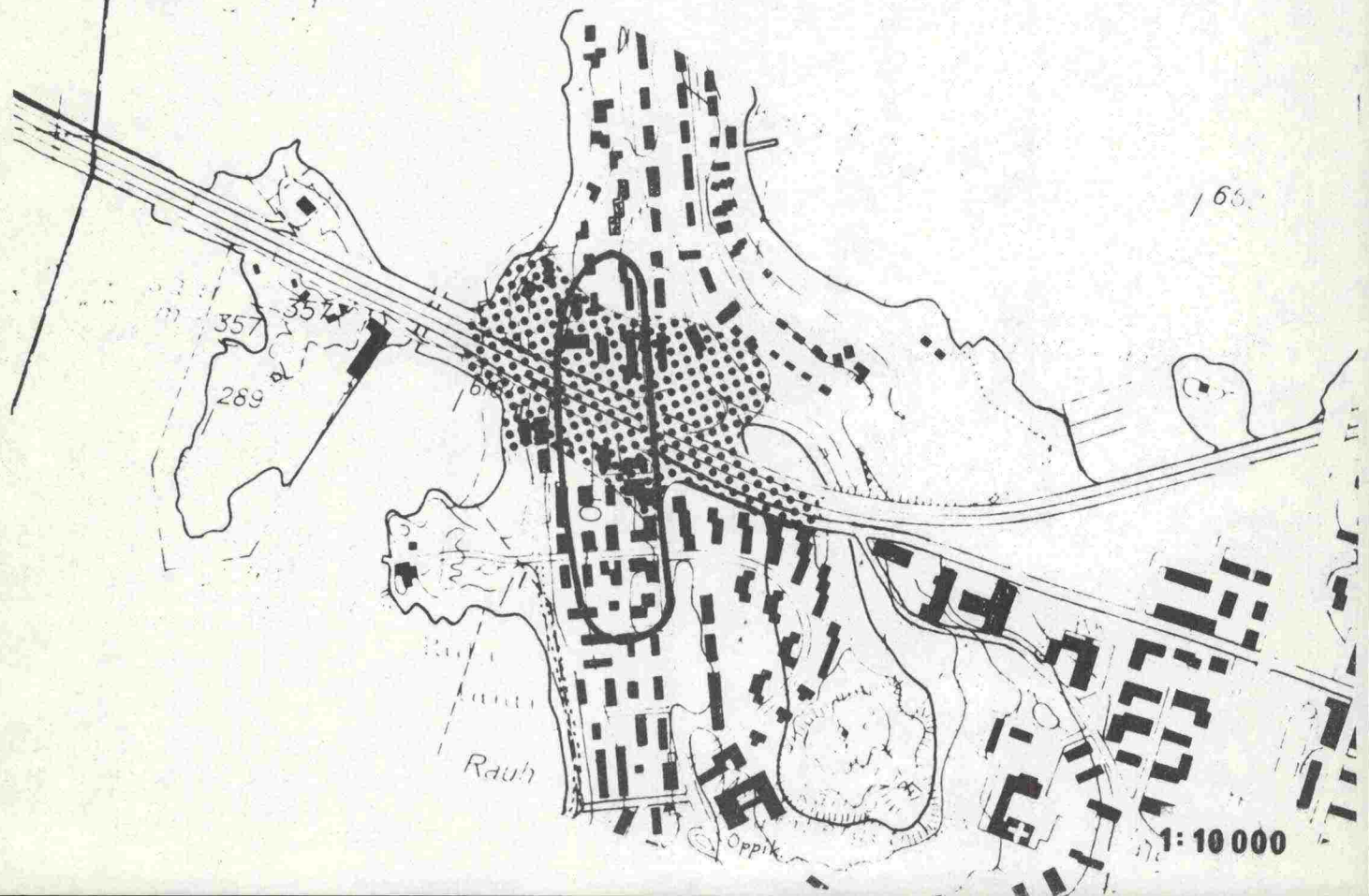
TAPIOLA

MELUALUE

TUTK.ALUE



LAUTTASAARI





Torparbacken

KARTTA 4

MELUALUE

TUTK.ALUE

marinkylä  
Tomarby

TORPPARINMÄKI

Tuomar

METSÄLÄ

Pakila  
Baggbole

PAKILA

1:10 000



Melun häiritsevyyden kokeminen korreloi asumisaikaan moottoritien varrella. Seuraavassa taulukossa on esitetty ennen ja jälkeen moottoritien rakentamista paikalle muuttaneiden vastaajien mielipiteet melun haittavaikutuksista.

Taulukko 5: Asumisaika ja melu:

Muuttoajankohta	Haitan määrä %:lle ruokakunnista			
	eritt. paljon tai paljon haittaa	hieman haittaa	ei ollenkaan haittaa tai ei osaa sanoa	yht.
Muuttanut ennen moottoritien rakentamista	26	38	36	100
Muuttanut jälkeen moottoritien rakentamisen	18	31	51	100

Melusta aiheutuvan häiriön vastattiin yleensä olevan pahimman aamulla, iltapäivällä ja illalla, jolloin liikennekin on vilkasta. Aamulla ja illalla liikennemelu vaikuttaa myös häiritsevästi uneen. Melun häiritsevyys koetaan ylemmissä sosiaaliryhmissä jonkin verran voimakkaampana kuin alemmissä.

Yhteensä 9 % vastaajista kertoi itselleen tai ruokakuntansa jäsenelle aiheutuneen terveydellistä haittaa melusta ja saasteista. Tällaisina haittoina mainittiin unettomuus, hermostuneisuus, sydämvian ja astman paheneminen.

Erilaisiin suojatoimenpiteisiin saasteita ja melua vastaan oli ryhtynyt 6 % vastaajista (13 kpl). Näitä toimenpiteitä olivat mm. ikkunoiden lisätilkitseminen, puiden ja pensaiden istutus sekä aitojen pystyttäminen. Toimenpiteiden hinnat vaihtelivat 10...100 markkaan. Yleisimmin kustannukset jäivät kuitenkin alle 50 markan.

### 3.2

Muulla tehtyjä tutkimuksia melun ja saasteiden vaikutuksista

Moottoritiesaaasteiden ja melun vaikutusta asukkaisiin on pyritty arvioimaan useassakin tutkimuksessa. Eräs näistä on Lontoon kehätie I:n ympäristössä tehty haastattelututkimus. Tässä tutkimuksessa todettiin, että joillekin moottoritien tai sen risteyksien läheisyydessä asuville ihmisille aiheutui tiestä huomattavia



haittoja. Näitä haittoja pidettiin olemattomina verrattuina tien liikenteellisiin hyötyihin koko yhteiskunnan kannalta. Tutkimuksessa todettiin kuitenkin, että moottoritiestä vakavasti kärsimään joutuville asukkaille tulisi maksaa kunnolliset korvaukset. Nämä jäävät joka tapauksessa pieniksi verrattuina tien rakentamiskustannuksiin. (T.R. Graves-Smith-A. Melvin 1971.)

Ruotsissa on kiinnitetty runsaasti huomiota liikennemelun ja sen vaikutusten tutkimiseen. Melun vaikutusta asumiseen ja muihin yhdyskuntatoimintoihin ovat yhteistyössä tutkineet Statens Planverk, Socialstyrelsen, Statens Naturvårdverk ja Statens Vägverk.

Ruotsalaisten tutkimusten mukaan melun haittavaikutuksista ovat pahimpia sen psykologiset ja stressivaikutukset sekä keskustelua haittaavat vaikutukset.

Melu voi laukaista psykosomaattisia tai psyykkisiä sairaustiloja. Koska kuulo muodostaa hyvin herkän hälytysjärjestelmän, voi äkillinen melu saada aikaan jännitystiloja. Nämä haittavaikutukset näkyvät erityisen korostettuina hermostuneiden ja herkkien ihmisten kohdalla.

Melun haitat ovat erityisen häiritseviä unelle ja rentoutumiselle. Nukahdettaessa sekä aamulla nukuttaessa kevyemmin olisi tärkeätä, että melutaso ei olisi kovin korkea.

Edellä mainitut ruotsalaiset viranomaiset suosittelevat ettei melutaso asuinhuoneistossa saisi päivällä olla yli 35 dB (A) eikä yöllä yli 25 dB (A). Ei saisi kiinnittää huomiota vain koko vuoden melutason keskiarvoon, vaan olisi otettava huomioon erikseen kesä- ja talviliikenteen aiheuttama melu sekä se, että kesällä ikkunoita halutaan pitää usein auki.

### 3.3 Moottoritien vaikutukset kulkuyhteyksiin

Moottoritien vaikutuksia kyseltiin kulkuyhteyksien kannalta mm. työhön, kouluihin ja vapaa-ajanviettopaikoille.

Moottoritiestä kulkuyhteyksille koetut hyödyt ja haitat ovat nähtävissä seuraavassa taulukossa:



Taulukko 6: Moottoritien vaikutukset kulkuyhteyksiin

Yhteydet	Hyödyn tai haitan määrä %:lle ruokakunnista			
	paljon tai jonkin verran hyötyä	ei hyötyä eikä haittaa	paljon tai jonkin verran haittaa	yht.
työpaikoille	37	56	7	100
kouluihin,	10	80	10	100
leikkikouluihin	21	69	10	100
ostospaikoille				
vapaa-ajan-				
viettopaikoille	37	55	8	100
ystävien luo	30	60	10	100
huvittelupaikoille	30	65	5	100
postiin, pankkiin	11	78	11	100
lääkäriin	26	65	9	100

Vastanneiden keskuudessa ei moottoritietä ole nähty kovinkaan usein haitalliseksi edes lähiyhteyksien kannalta. Toisaalta esimerkiksi Jorvaksentie ei monessakaan paikassa riko mitään asuinaluekokonaisuutta. Eniten hyötyä moottoritien olemassaolosta on nähty olevan yhteyksille työhön ja vapaa-ajan viettopaikoille. Kaikkein vähiten hyötyä on tiestä vastattu olevan koulumatkoille: tosin tietä ei ole myöskään pidetty kovin haitallisena.

Lasten koulumatkoja moottoritien katsottiin haittaavan kaikkein eniten Lauttasaareissa ja Metsälässä, joissa vastaajien lapset joutuvat ylittämään moottoritien kouluunmennessään. Tapiolassa moottoritien katsottiin olevan koulumatkojen kannalta hyödyllisemmän kuin muissa kaupunginosissa. Yleisesti koettiin moottoritien haitalliset ja hyödylliset vaikutukset suurimpina perheen lapsiluvun kasvaessa

Asiointi- ja ostosmatkoja katsottiin moottoritien eniten haittaavan Martinkylässä, missä ilmeisesti usein joudutaan kulkemaan postiin ja pankkiin moottoritien poikki. Kaikkein hyödyllisimpänä kulkuyhteyksien kannalta moottoritietä pidettiin Tapiolassa, missä suurin osa lähipalveluista on samalla puolella moottoritietä kuin tutkimusaluekin ja mistä käsin moottoritie selvästi jouduttaa sekä joukko- että henkilöliikennettä. Seuraavilla karttasivuilla on vielä vertailun vuoksi esitetty tutkimusalueiden läheisyydessä sijaitsevat koulut, pankit ja postit.

Moottoritien hyödylliseksi tai haitalliseksi kokeminen kulkuyhteyksien kannalta riippuu vastaajien keskuudessa selvästi vastaajan ruokakunnan käytettävissä olevista tuloista ja jonkin verran myös auton omistuksesta.

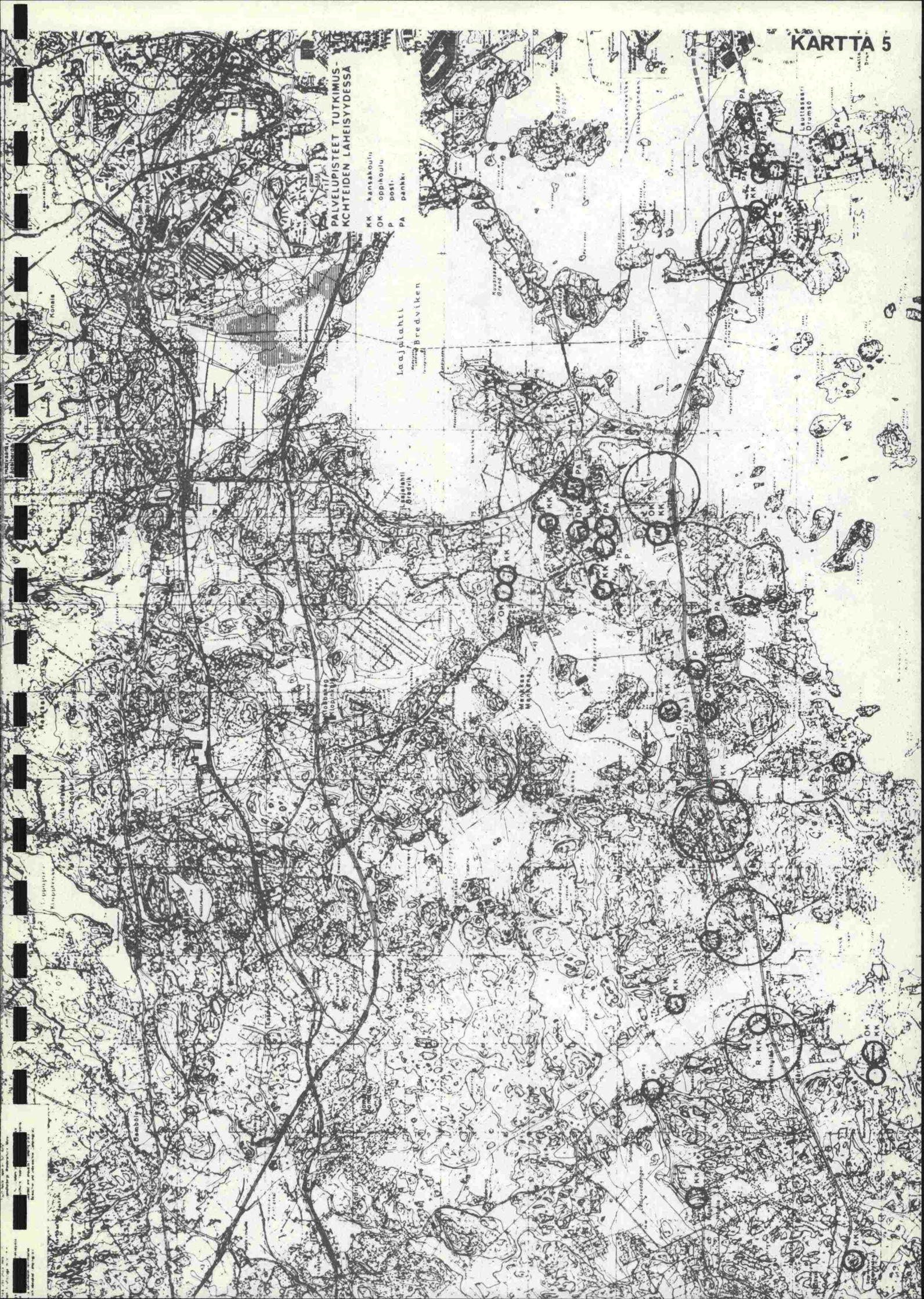


PALVELUPISTEET TUTKIMUS-  
KOHTEIDEN LAHEISYYDESSÄ

KK kansakoulu  
OK oppikoulu  
P posti  
PA pankki

laajalahti  
Bredviken

laajalahti  
Bredviken





PALVELUPISTEET  
TUTKIMUSKOHTEIDEN  
LAHEISYDESSÄ

KK kansakoulu  
OK oppikoulu  
P posti  
PA pankki



HELSINKI  
HELSINGFORS



Tien hyödylliseksi kokeminen korreloi tuloihin siten, että suurituloisemmat ja auton omistavat ruokakunnat kokevat moottoritien hyödyllisimmäksi ja pienituloiset ja autoa omistamattomat ruokakunnat haitallisimmaksi. Seuraavassa taulukossa on esitetty tulojen korrelaatio käsityksiin moottoritien vaikutuksista joihinkin kulkuyhteyksiin. Mainittakoon, että tässä aineistossa noin 0,2:n suuruinen tai sitä suurempi korrelaatio on erittäin merkitsevä.

Taulukko 7: tulojen korrelointi käsityksiin moottoritien vaikutuksista kulkuyhteyksiin

Kulkuyhteys	Korrelaation suuruus
Työpaikalle	0.39
Kouluun, leikkikouluun	0.15
Ostospaikalle	0.21
Vapaa-ajan viettopaikoille	0.34
Ystävien luo	0.27
Huvittelupaikoille	0.34
Postiin, pankkiin	0.31
Lääkäriin	0.28

### 3.4

#### Moottoritien vaikutukset asuinalueiden sosiaaliseen rakenteeseen

Edellä on selvinnyt, että suurituloiset ihmiset yleensä katsovat hyötyvänsä moottoritiestä enemmän kuin pienituloiset. Kuinka paljon heille merkitsevät sitten vastapainona moottoritien kielteiset vaikutukset, melu, pöly ja tärinä?

Kyselyssä saatujen tulosten perusteella moottoritien välittömässä läheisyydessä asuu samassa suhteessa ylempiin ja alempiin sosiaaliluokkiin kuuluvia kuin kauempana moottoritiestä. Kuitenkin tuloksista käy ilmi, että ylempiin tuloluokkiin kuuluvat ilmoittavat useammin haluavansa muuttaa pois tien reunalta kuin alempituloiset. Muuttohalukkaiden määrä kahdessa ylimmässäkin tuloluokassa (yli 1600 mk ja yli 2000 mk/kk) on tosin vain 30 % näihin tuloryhmiin kuuluneista vastaajista. Alimmassa tuloluokassa (alle 400 mk/kk) vastaava luku on 12 %. Ylempiin tuloluokkiin kuuluvat ilmoittavat myös useammin kuin alempiin tuloluokkiin kuuluvat haluavansa maksaa lisää vuokraa tai kauppahintaa asunnosta, joka sijaitisi kauempana moottoritiestä (muuttohalukkuuteen saattavat tosin vaikuttaa osittain muutkin seikat kuin moottoritien läheisyys). Halukkuus maksaa lisää vuokraa kuukaudessa vaihtelee 20 - 850 markkaan (keskiarvo 122 mk/kk). Vastausten perusteella halukkuus maksaa lisää kauppahintaa uudesta asunnosta vaihtelee 100 - 60 000 markkaan (keskiarvo 25 500 mk).



Vastaukset antavat viitteitä siitä, että aivan moottoritien varrelta varakkaammat ihmiset voivat muuttaa pois ja moottoriteiden varret jopa paikoitellen saattavat muuttua alempien tuloluokkien asuinalueeksi. Tämä mahdollisuus tosin on olemassa ainoastaan tien välittömässä läheisyydessä. Esimerkiksi Helsingin Pakilaan on n. 100...200 metrin etäisyydelle moottoritiestä syntynyt tien olemassaolon aikana runsaasti uutta, korkeatasoista rivitaloasutusta. Samoin on Lauttasaarella kerrostaloja aivan tien vieressä.



4

## Asennoituminen moottoritiehen

## 4.1 Esitetyt asenneväittämät

Kaikille kyselyssä mukanaolleille esitettiin kuusi suhteellisen kärjistettyä asenneväittämää, joihin heidän piti vastata, ovatko he

- täydellisesti samaa mieltä
- jokseenkin samaa mieltä
- ei samaa eikä eri mieltä
- jokseenkin eri mieltä
- täydellisesti eri mieltä

Väitteistä puolet oli tarkoitettu moottoritiemyönteiseksi ja puolet moottoritiekielteiseksi.

Yhteenvetotaulukko asenneväittämien vastauksista on nähtävissä seuraavalla sivulla.



Taulukko 8: Vastaukset asenneväittämiin Tuusulan-, Jorvaksen- ja Lahdentiellä

ASENNEVÄITTÄMÄT		Väittämään yhtyminen %:na ruokakunnista										yht.
		täydellisesti samaa mieltä		jokseenkin samaa mieltä		ei samaa eikä eri mieltä		jokseenkin eri mieltä		täydellisesti eri mieltä		
		Lahden-tie	Tuus.-ja Jorv.tie	Lahden-tie	Tuus.-ja Jorv.tie	Lahden-tie	Tuus.-ja Jorv.tie	Lahden-tie	Tuus.-ja Jorv.tie	Lahden-tie	Tuus.-ja Jorv.tie	
MOOTTORITIEMYÖNTEISET VÄITTÄMÄT	Tarvitsemme moottoriteitä, etteivät turistit luule Suomea takapajuisiksi maaksi.	4	17	9	16	22	18	28	15	37	34	100
	Suurkaupunki ei näytä suurkaupungilta ilman monikaistais-ta moottoritietä.	4	19	11	18	30	18	32	20	24	24	100
	Talouselämämme tarvitsee kehittyäkseen ehdottomasti nopeata moottorietieverkostoa.	37	57	35	24	9	12	15	3	4	4	100
MOOTTORITIEKIELTEISET VÄITTÄMÄT	Moottoriteitä suunnitellaan vain rikkaita auton-omistajia varten ajattelematta ol-lenkaan köyhempää kansanosaa.	19	10	22	7	15	17	22	21	22	45	100
	Moottoriteiden rakentaminen on veronmaksajien rahojen tuhlausta.	22	8	26	10	19	17	22	31	9	34	100
	Valtion varoja olisi mieluummin käytettävä asuntotuotantoon kuin moottoriteihin.	30	17	26	22	35	30	7	18	2	13	

22



Taulukosta on nähtävissä, että Lahdentien alta muuttavilla on yleisesti paljon kielteisempi asenne tietä kohtaan kuin niillä, jotka asuvat jo rakennettujen teiden varsilla.

Samanaikaisesti tämän kyselyn kanssa tehtiin Turussa haastattelututkimus 50 ruokakunnalle, jotka joutuvat muuttamaan pois tulevan Naantalín-Turun-Piikkiön moottoritien alta tai asumaan sen varrella. Näiden haastateltavien todettiin olevan kielteisempiä tiehanketta kohtaan kuin Helsingin seudulla kyselyn kohteina olleet keskimäärin. Esimerkkinä alla taulukko, jossa on prosentteina esitetty moottoritien yleisen hyödyllisyyden ja haitallisuuden kokeminen Turussa ja Lahdentien sekä Tuusulan- ja Jorvaksentien aineistoissa:

Taulukko 9: Moottoritien hyödyt ja haitat

Tutkimuskohde	Hyödyn tai haitan määrä %:lle ruokakunnista		
	paljon tai jonkinverran hyötyä	ei hyötyä muttei haittaakaan	paljon tai jonkinverran haittaa
Turku	10	29	61
Tuusulan- ja Jorvaksentie	32	41	27
Lahdentie	5	17	78

Moottoriteiden alta poismuuttavat ovat siis odotetusti keskimäärin kielteisimpiä moottoriteitä kohtaan kuin teiden varsilla asuvat. Lisäksi tulevien moottoriteiden aiheuttamista vaikutuksista osallisiksi joutuvat - sekä muuttajat että tien reunoilla asuvat - ovat keskimääräisesti kielteisempiä kuin teiden nykyisistä vaikutuksista osalliset. Näyttää siltä, että haittojen odotetaan olevan suurempia kuin miksi ne sitten todellisuudessa koetaan.

#### 4.2

Auton omistuksen ja tulojen vaikutus asenteisiin

Useimpiin asenneväittämiin annetut vastaukset korreloivat selvästi ruokakunnan tuloihin ja auton omistukseen. Seuraavassa taulukossa on esitetty kuhunkin väittämään saatujen vastausten korrelaatiot sekä Lahdentien että Tuusulan- ja Jorvaksentien aineistosta.



Positiivisena merkitty korrelaatio tarkoittaa taulukossa sitä, että väittämään yhtyminen lisääntyy ruokakunnan käytettävissä olevien tulojen kasvaessa tai ruokakunnan omistaessa auton. Negatiivinen korrelaatio tarkoittaa sitä, että tulojen kasvaessa eriävä käsitys väittämästä voimistuu.

Taulukko 10: Asenneväittämien korrelaatiot tuloihin ja auton omistukseen

Asenneväittämät	Korrelaation suuruus			
	Tulot		Autonomistus	
	Lahden- tie	Tuus.- ja Jorv. tie	Lahden- tie	Tuus.- ja Jorv. tie
Tarvitsemme moottoriteitä, etteivät turistit luule Suomea takapajuiseksi maaksi.	0,52	-0,14	0,11	-0,15
Moottoriteitä suunnitellaan vain rikkaita autonomistajia varten ajattelellematta ollenkaan köyhempää kansanosaa.	-0,18	-0,31	-0,20	-0,25
Suurkaupunki ei näytä suurkaupungilta ilman monikaistaisista moottoritietä.	0,15	-0,14	-0,03	-0,57
Talouselämämme tarvitsee kehittyäkseen ehdottomasti nopeata moottoritieverkostoa.	0,30	0,13	0,31	0,16
Moottoriteiden rakentaminen on veronmaksajien rahojen tuhlausta.	-0,23	-0,34	-0,25	-0,25
Valtion varoja olisi meluummin käytettävä asuntotuotantoon kuin moottoriteihin.	0,13	-0,20	0,09	-0,24



Autonomistuksen ja tulojen vaikutus moottoritie-myönteisyyteen käy selvimmin ilmi väitteistä "moottoriteitä suunnitellaan vain rikkaita autonomistajia varten ajattelelmatta ollenkaan köyhempää kansanosaa", "talouselämämme tarvitsee kehittyäkseen ehdottomasti nopeata moottoritieverkkoa" ja "moottoriteiden rakentaminen on veronmaksajien rahojen tuhlausta". Kaikkien näiden väitteiden kohdalla esiintyy johdonmukaista korrelaatiota. Korrelaatiot ovat lisäksi voimakkaita 0,2...0,3:n tasoisia, jotka ovat tämänsuuruudessa aineistossa (224 + 54 ruokakuntaa) erittäin merkitseviä.

Muiden väittämien kohdalla esiintyy jonkin verran hajontaa. Lahdentien aineistossa korreloi ensimmäinen väittäjä selvästi tuloihin. Tuusulan- ja Jorvaksentiellä on korrelaatio negatiivinen. Tämä saattaa johtua siitäkin, että väitteeseen suhtautuminen riippuu koulutustasosta. Ylemmän koulutustason omaavat ovat saattaneet suhtautua väitteeseen vähättelevästi.

Viimeisessä väitteessä esitetty rinnastus asunto-tuotannosta ja teiden rakentamisesta resurssien jaossa on myöskin herättänyt ristiriitaisia tunteita. Lahdentiellä, missä asunnonsaannin luulisi olevan hyvin kipeän ongelman, esiintyy heikohkoa korrelointia siten, että väitteeseen yhtyvät suurituloisemmat ja pienituloisemmat ovat eri mieltä. Onko niin, että Helsingin maalaiskunnan (nyk. Vantaan kauppala) asuttamistoimenpiteet ovat onnistuneet niin hyvin, että alempituloiset vuokralaiset on saatu tyytyväisemmiksi kuin asuntonsa omistavat suurempituloiset?

## 4.3

Tiedon saanti tiehankkeesta ja sen vaikutus asennoitumiseen

Lienee selvää, että mitä aikaisemmin tiesuunnitelmista tiedotetaan asukkaille, joiden lähiympäristöä hanke koskee, sitä paremmat edellytykset asukkailla on sopeutua hankkeeseen.

Lahden tiealueelta muuttaville esitettiin kysymykset siitä, kuinka kauan sitten he olivat ensimmäisen kerran saaneet tiedon tiehankkeesta ja mistä he tämän tiedon olivat saaneet. Tulokset on esitetty alla.

Taulukko 11: Tiedonsaantiajankohta

Saanut tiedon	Vastaukset %
1. alle 6 kk sitten	5
2. 6 kk...1 vuosi sitten	30
3. 1 vuosi...2 vuotta sitten	43
4. 3 vuotta...5 vuotta -"-	17
5. ette ole saanut tietoa vielä	5
	yht.100



Taulukko 12: Tietolähde

Saanut tiedon	Vastaukset %
1. ystäviltä tai tuttavilta	36
2. sanomalehdistä	5
3. radiosta tai TV:stä	0
4. kunnan viranomaisilta	30
5. tvh:ita	17
6. muualta	7
7. ette ole saanut tietoa	5
	yht. 100

Vastauksista selviää, että tieto yleensä oli saatu noin 1/2...2 vuotta sitten ja tavallisimmin ystäviltä tai tuttavilta tai kunnan viranomaisilta. Tiehankkeesta saamansa etukäteistiedotuksen tasoon asukkaat eivät ilmeisesti olleet kovinkaan tyytyväisiä. Kyselyssä tyytyväisyyttä viranomaisten tiedotustoimintaan, vastasi 35 % asukkaista tiehankkeesta tiedottamisen tultua huonosti tai erittäin huonosti hoidetuksi.

Tiedonsaantiajankohta ja moottoritiehankkeeseen suhtautuminen korreloivat suhteellisen voimakkaasti Lahdentien aineistossa. Esimerkiksi asenneväittäjä "moottoriteitä suunnitellaan vain rikkaita autonomistajia varten ajattelemta ollenkaan köyhempää kansanosaa" saa 0,51:n korrelaation tiedottamisajakohdan kanssa. Väitteeseen yhdytään sitä voimakkaammin, mitä myöhemmin tieto on saatu. Samoin korreloi tiedottamisajankohta moottoritien yleistä hyödyllisyyttä ja haitallisuutta koskevan kysymyksen kanssa. (Aiheutuuko moottoritien rakentamisesta ja sen alta pois muuttamisesta Teille hyötyä vai haittaa?) Korrelaatio on 0,2. Samoin tiedottamisajankohtaan korreloivat selvästi muuttamisesta koettu epävarmuuden tunne (0,21), sekä monet asenteista johtuvat, osittain tunnepohjaiset kokemukset, kuten tien rakentamisaikaisesta tärinästä häiriytyminen.



5

## Lomakkeissa olleet huomautukset

Kyselylomakkeen lopussa pyydettiin vastaajia esittämään omia mielipiteitään moottoriteiden suunnittelusta ja rakentamisesta. Näistä kävi ilmi myös joitakin sellaisia asioita, joista ei saatu tietoa muiden kysymysten yhteydessä.

Lahdentien varrelta muuttamaan joutuneitten huomautukset koskivat pääasiassa korvausten riittämättömyyttä. Jotkut vastaajat valittavat, että korvaukset on maksettu muuttohetkeen nähden aivan liian myöhään. "Korvausten maksu ajoissa, eikä muutamaa kuukautta ennen muuttoa", vaadittiin. Lisäksi esiintyi yleisiä huomautuksia teiden suunnittelun ja rakentamisen puolesta ja niitä vastaan: "Moottoritiessä hyvää: kulkuyhteydet paranevat. Pahaa: melu ja saaste häiritsevät, jos joutuu tien viereen."

Tuusulan- ja Jorvaksentien varrella asuvat antoivat suhteellisen myönteisiä vastauksia kysymyksiin, jotka koskivat moottoritien vaikutuksia kulkuyhteyksiin. Kuitenkin lomakkeen lopussa olleiden huomautusten joukossa oli varsin paljon valituksia moottoritien alitus- ja ylityspaikkojen puutteesta sekä julkisen liikenteen vaikeutumisesta moottoritien takia. Vastausten joukossa oli varsin yksityiskohtaisia ohjeita siitä, miten kulkuyhteyksiä tulisi parantaa.

Lomakkeen loppupuolella olleet asenneväittämät olivat ilmeisesti olleet tarkoituksenmukaisia, koska osittain niiden pohjalta, osittain ehkä muistakin syistä oli esitetty paljon yleisiä liikennepoliittisia kannanottoja moottoriteiden puolesta ja niitä vastaan.

Varsin runsaasti esiintyi myös moottoritien melua ja saasteita koskevia huomautuksia. "Kesäiltoina ja yöllä tulee sisään kauhea bensiinin ja öljyjen saaste, kun avaa ikkunaa. Tämä vaikeuttaa hengitystä."

Joissakin vastauksissa annettiin ohjeita melu- ja saasteuojien teknilliseksi toteuttamiseksi ja myöskin korvausten maksamisesta asukkaille. Lisäksi silloin tällöin puututtiin työtapoihin ja työtahtiin tietyömailla, esim.: "Työtahti aivan liian laiskaa, joten rakentamiskustannukset nousevat huomattavasti. Työmaajuopottelu, työnjohtajat mukaanluettuina, vaikuttaa työtahtiin. Valvonnan pitäisi olla tehokkaampaa."

Jonkin verran esiintyi myös huomautuksia tämän selvityksen tarpeellisuudesta, kyselytutkimuksista yleensä sekä joistakin lomakkeessa olleista kysymyksistä. "Älkää lähettäkö näitä kyselyjä enää", pyysi eräskin vastaaja.



## Yhteenveto ja suositukset

## 6.1 Yhteenveto

Tutkimustulosten perusteella moottoritien alta pois-muuttaville aiheutuvat tärkeimmät haitat ovat omistus-asunnossa asuville

- muuttamisesta aiheutuvat epävarmuus sekä sopeutumisvaikeudet uuteen asuinalueeseen
- omasta asunnosta saatavan korvauksen ero uuden asunnon kauppahintaan. Asunnoista maksetaan korvauksia niiden reaaliarvon mukaisesti. Sellaisissa tapauksissa, joissa asunto on heikossa, mutta kuitenkin vielä asuttavassa kunnossa, saattaa asukas joutua vaikeuksiin, koska hän ei saamiensa korvauksien avulla pysty hankkimaan minkäänlaista uutta asuntoa.

Vuokra-asunnoissa asuville suurimpina haittoina ovat asunnon saannissa ilmenevät vaikeudet.

Muita poismuuttaville aiheutuvia vaikeuksia ovat tien rakentamisaikaiset häiriöt sekä työ- ja koulumatkojen vaikeutuminen muuton johdosta.

Hyötynä voidaan ainakin tämän tutkimuksen perusteella pitää varsin yleistä asumistason nousua (joskin myös kustannukset nousevat).

Tien varrella asuville koituvat hyödyt ja haitat riippuvat suuresti asuinpaikan etäisyydestä tiestä. Tiestä aiheutuvana suurimpana haittana on pidetty melua. Tämä haitta vähenee kuitenkin nopeasti etäisyyden tiestä kasvaessa siten, että noin 200 metrin etäisyydellä meluhaitta on jo vähäinen ja 500 metriä kauempana olematon. Pölyä ja saasteita tai moottoritieliikenteen aiheuttamaa tärinää ei ole pidetty kovin haitallisina.

Aineiston perusteella ei moottoritiellä ole havaittu olevan paljoakaan eristäviä vaikutuksia. Tutkittavat moottoritiet eivät kuitenkaan halkoneet selvästi rajattavia yhdyskuntia. Moottoritien olemassaolosta on katsottu olevan hyötyä lähinnä työmatkojen suorittamiselle ja pääsyle vapaa-ajanviettopaikoille.

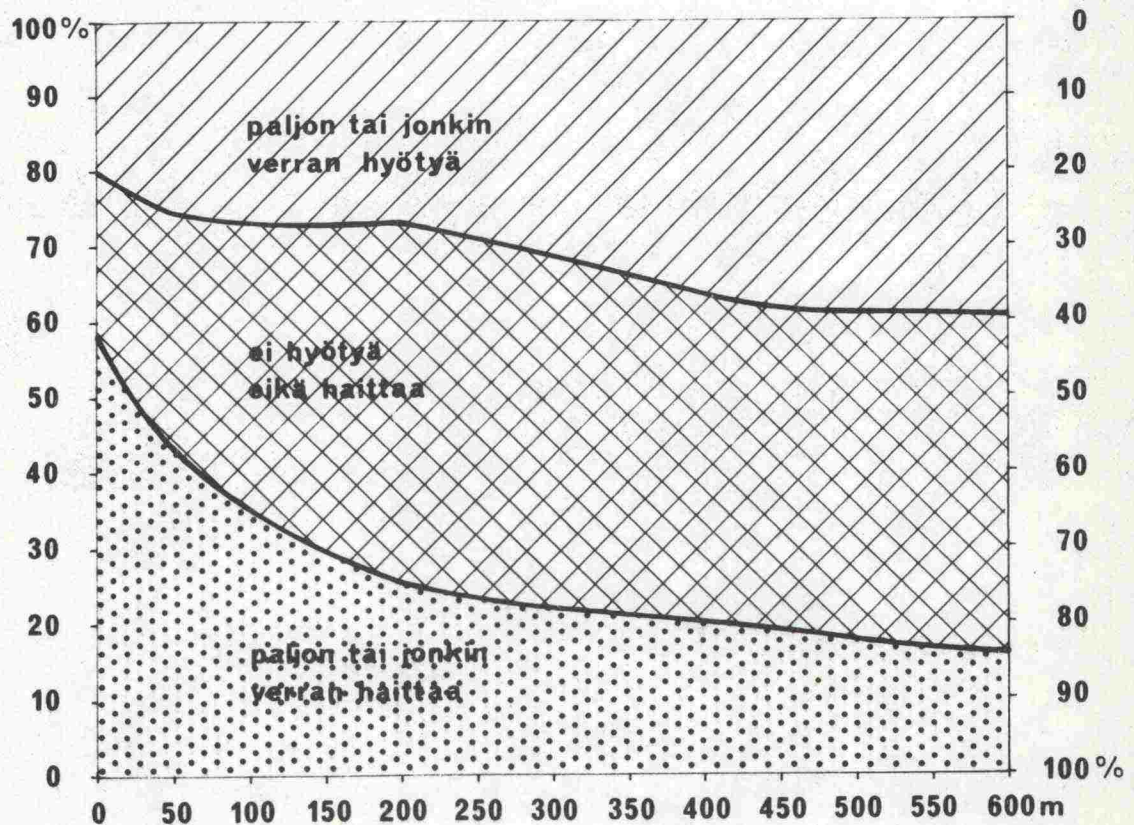
Moottoritien häiritseväksi kokeminen riippuu suuresti tien varrella asutusta ajasta. Ne, jotka ovat asuneet paikalla ennen tien rakentamista, suhtautuvat siihen huomattavasti kielteisemmin kuin ne, jotka ovat muutaneet paikalle tien rakentamisen jälkeen. Moottoritieliikenteen aiheuttamat häiriöt koetaan suurimpina aamuisin ja iltaisin, jolloin liikennekin on vilkasta ja jolloin uni osittain häiriintyy. Kielteisyys on edelleen voimakkaasti riippuvainen autonomistuksesta



ja ruokakunnan käytettävissä olevista tuloista. Autonomistajat ja suurituloiset ruokakunnat suhtautuvat muita myönteisemmin, pienituloiset ja autoa omistamattomat kielteisemmin, moottoritiehen. Kuten edellä mainittiin, vaikuttaa asuinpaikan etäisyys moottoritiestä huomattavasti moottoritien hyödyn ja haitan kokemiseen. Seuraavassa kuviossa on esitetty yleiskysymyksen "Aiheutuuko moottoritiestä teille hyötyä vai haittaa", tulokset, joista nähdään, että aivan moottoritien laidalla tien haitat saavat suuremman painon kuin hyödyt. Tilanne muuttuu päinvastaiseksi jo noin 200 metrin etäisyydellä tiestä. Tuloksia luettaessa on kuitenkin muistettava myös muut moottoritiemyönteisyyteen ja kielteisyyteen vaikuttavat tekijät.

Kaavio 3: Moottoritien hyödyt ja haitat eri etäisyyksillä tiestä

**KAATIO 3 : MOOTTORITIEHYÖDYT JA HAITAT  
ERI ETÄISYYKSILLÄ TIESTÄ**





## 6.2

## Moottoritien vaikutukset verrattuna tavalliseen tiehen

Tämän selvitystyön yhteydessä on tutkittu ainoastaan moottoriteiden rakentamisen ja moottoritieliikenteen vaikutuksia asukkaisiin ottamatta huomioon, että samat haitat ja hyödyt tulevat osittain esiin mitä tahansa tietä rakennettaessa. Tutkittavina olleet Tuusulan- ja Jorvaksentie ovat lisäksi moottoriteitä, jotka on rakennettu osittain tai kokonaan vanhojen teiden päälle, jolloin niiden aiheuttamat muutokset vallinneeseen tilanteeseen eivät ole niin suuret kuin kokonaan uuteen paikkaan rakennettujen väylien.

Moottoritienvarsiasukkaille liikenteestä aiheutuvista haitoista vakavimmaksi on kyselyissä osoittautunut melu. Moottoritien rakentaminen vanhan tien kohdalle ei luultavasti sinänsä aiheuta ainakaan aluksi kovin paljon melun lisääntymistä. Ruuhkautuva, pysähtelevä ja hidas liikenne aiheuttaa sekin melua. Moottoritiet keräävät ja keskittävät kuitenkin liikennettä varsinakin raskaan ja ohikulkuliikenteen osalta ja tämä aiheuttanee sen, ettei melumäärä moottoritien ansiosta ainakaan vähene. Muut saasteet saattavat kyllä puolestaan jopa vähentyäkin ainakin kaupunkitaajamissa.

Melun koettu lisääntyminen tuli esiin kyselyissäkin. Suuri osa vastaajista ilmoitti melun lisääntyneen moottoritien rakentamisen jälkeen. Lisäksi ennen moottoritien rakentamista paikalla asuneet kokivat melun huomattavasti haitallisemmaksi kuin myöhemmin tien varrelle muuttaneet.

Nimenomaan moottoriteiden haittapuolena voidaan pitää niiden eristävää vaikutusta, mikä ei kuitenkaan käynyt selvästi ilmi kyselyistä. Moottoritien ylityskiellon eristävä vaikutus olisi ehkä tullut selvemmin esiin jossakin sellaisessa paikassa, missä moottoritie on sijoitettu asuinaluekokonaisuutta halkomaan.

Poismuuttavien asukkaiden kannalta moottoritien ero tavalliseen tiehen on moottoritien suurempi tilantarve. Tällöin moottoritien rakentamisen takia joutuu muuttamaan enemmän asukkaita kuin tavallisen maantien ollessa kysymyksessä.



### 6.3 Suositukset

Tämän tutkimuksen perusteella näyttää siltä, että asukkaille moottoriteistä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia on tarpeen ja mahdollistakin vähentää lähinnä asukkaille suoritettavien korvausten, moottoriteihin liittyvien suojarakenteiden ja tieviranomaisten tehokkaan tiedotustoiminnan avulla. Itsestään selvältä näyttää se, että haitallisia vaikutuksia pystytään hyvin pitkälle torjumaan tiesuunnittelun ja muun maankäytön suunnittelun yhteenniveltämisellä.

#### 6.3.1 Asukkaille suoritettavat korvaukset

Moottoriteitä rakennettaessa olisi poismuuttaville asukkaille osoitettava yhteiskunnan toimesta uusi asunto tai ainakin avustettava sen hankinnassa.

Muutosta aiheutuvia vaikeuksia ovat omistusasunnoissa asuville olleet omiaan lieventämään asuntoedun menetyksestä saatavat korvaukset sekä vuonna 1971 voimaan astuneet lait ennakkorvauksista ja valtion halpakorkoisesta lainasta ja korkotuesta. Näistä eduista osalliseksi pääsy edellyttää melkein poikkeuksetta asunnonomistusta. Ainoastaan hyvin pitkäaikaisen vuokrasopimuksen omaavat voivat asunnonomistajien lisäksi saada korvausta asuntoedun menetyksestä.

Kuten Helsingin maalaiskunnan (nyk. Vantaan kauppala) esimerkki osoittaa, voidaan vuokralaisille muuttamisesta aiheutuvia haittoja huomattavasti lieventää tehokkailla asuttamistoimenpiteillä. Valtiolla sen enempää kuin kunnillakaan ei nykyisin ole lakimääräistä velvollisuutta sijoittaa muuttamaan joutuvia vuokralaisia asumaan. Tällainen velvollisuus olisi määrättävä joko kunnille tai valtion viranomaisille tai näiden olisi ainakin suosittava pakkomuuttajia kunnallisten vuokra-asuntojen jaossa.

Myös asunnonomistajille saattaa uuden asunnon saaminen joskus olla ylitsepääsemättömän vaikeata. Näin on silloin, kun asunnon käypä hinta on pieni. Asunto saattaa olla jotensakin asumiseen kelpaava, mutta siitä saatavalla korvaushinnalla ei pystytä hankkimaan minkäänlaista uutta asuntoa. Tässäkin tapauksessa olisi asukkaille taattava ainakin mahdollisuus saada vuokra-asunto.

#### 6.3.2 Meluntorjunta

Haitallisen liikennemelun torjumiseksi olisi moottoritien rakenteellisessa suunnittelussa kiinnitettävä tähän ongelmaan riittävästi huomiota.



Leikkauksilla ja melusuojoilla pystytään eliminoimaan suurin osa haitallista liikennemelua. Meluesteiden kustannukset verrattuina tien kokonaiskustannuksiin ovat kohtuulliset ja niiden teho on verrattain suuri.

### 6.3.3 Liikennejärjestelyt

Moottoriteiden yli ja ali tulisi rakentaa kävelyteitä ihmisten vanhoja kulkutottumuksia vastaavasti.

Kävelyteiden tulisi mieluiten kulkea samassa tasossa moottoritietä risteävien katujen kanssa. Monimutkaiset ja suuria korkeuseroja sisältävät jalankulkutiet eivät ole houkuttelevia ja vähentävät näin liikenneturvallisuutta. Ne saattavat myös muodostaa vakavan esteen vanhojen ja liikuntavammaisten ihmisten matkanteolle. Moottoriteitä suunniteltaessa tulisi myös riittävässä määrin ottaa huomioon julkinen liikenne ja järjestää sen pysäkit asukkaiden kannalta tarkoituksenmukaisille paikoille.

### 6.3.4 Tiedotustoiminta

Tieviranomaisten olisi tiedotettava tiehankkeista asukkaille tarpeeksi aikaisin.

Moottoritiehankkeista ajoissa etukäteen tiedottaminen on omiaan vähentämään asukkaille koituvia haittoja. Nykyisellään tiedot tiesuunnitelmista kulkevat usein huhupuheina ja tiedon hankkiminen on kansalaisten oman aktiivisuuden varassa. Tiesuunnitelmista tulisi tiedottaa jo suunnitteluvaiheessa asukkaille tiedotuslehtien ja lehtikirjoitusten avulla sekä alueradioiden lähetyksissä. Tvl voisi järjestää myös julkisia tiedotus- ja keskustelutilaisuuksia. Nykyisinhän tällaisia tilaisuuksia ovat järjestäneet asukas- ja omakotiyhdistykset ja niihin on suunnittelijoita sitten kutsuttu vieraiksi.

### 6.3.5 Tiesuunnittelun sovittaminen muuhun maankäytön suunnitteluun

Olisi päästävä siihen, että rakennettaviksi tulevien pääteiden ja erityisesti moottoriteiden yleissuunnat olisivat selvillä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa ja riittävästi tutkittuina, jotta muu maankäyttö voitaisiin niveltää tieverkkoon. Tällöin olisi mahdollista välttää niitä konfliktitilanteita, joita väistämättä syntyy tien ja sen vierusalueella olevan asutuksen kesken. Maankäytössä olisi pyrittävä siihen, että moottoriteiden varsille sijoitetaan taajamissa varastointi-, teollisuus-, yms. toimintaa. On sitä parempi, mitä vähemmän asutusta moottoritien läheisyyteen jää.



Tieviranomaisten ja alueellisen maankäytön suunnittelusta vastaavien elinten, kuten kuntien viranomaisten ja seutukaavaliittojen yhteistyötä on kehitettävä entistä pitkäjänteisemmäksi ja tiiviimmäksi. Tämä edellyttää, että teiden sijoittelun ennakointimenetelmiä kehitetään entistä tarkemmiksi ja että toisaalta kuntien maankäytön suunnittelu nopeutuu.



## KIRJALLISUUSLUETTELO

Autoliikenteen ilmansuojelunäkökohtia, Valtion ilmansuojelun ja melun-  
torjunnan neuvottelukunnan tiedotuksia 3/70 ja 7/70

Community values in Highway A Procedural Guide, Massachusetts Institute  
Location and Desig: of Technology, Urban Systems Laboratory,  
Report No 71-4, Cambridge 1971

HELKO 4/71

Helsingin kaupunkiseudun asukas-, ruokakunta-  
ja työpaikka-, tulotaso- ja autokantatiedot  
1.1.1970

HELKO 7/71

Liikennevirrat 1970, tulokset ja vertailu

Jallinoja, Riitta:

Saneerauksen vaikutukset saneerausalueella  
asuiin. Helsingin kaupunkisuunnitteluvir-  
rasto 1970

Kivelä, Tuomas:

Saneerauksen sosiaaliset seuraukset, Hel-  
singin kaupunkisuunnitteluvirasto 1971

Laki yleisistä teistä annetun lain muuttamisesta, Suomen Asetuskokoelma  
44/71

Valtioneuvoston päätös yleisistä teistä annetun lain mukaisista halpa-  
korkoisista lainoista ja korkotuesta 1971

T R Graves-Smith -  
A Melvin:

The cash value of motorway pollution, Civil  
Engineering and Public Works Review, April  
1971

P.T.R.C:

Environmental standars, Seminar Proceedings,  
London 1970

Statens Planverk,  
Socialstyrelsen,  
Statens naturvårdverk,  
Statens vägverk:

Samhällsplanering och vägtraffikbuller,  
Stockholm 1971

Uusitalo, Paavo:

Kustannus,hyötyanalyysista yhteiskuntasuun-  
nittelun menetelmänä, Helsingin Yliopiston  
sociologian laitoksen tutkimuksia 143/1970

Rauhala, Urho:

Suomalaisen yhteiskunnan sosiaalinen kerros-  
tuneisuus 1967



LIITTEET

Kyselylomakkeet

Vastausjakaumia

Lomakkeissa olleet huomautukset



## KYSELYLOMAKE

Kysymyksiin vastataan merkitsemällä rasti (x) oikean vaihtoehdon kohdalle tai kirjoittamalla vastaus kysymyksen jäljessä olevalle viivalle.

11. Vastaaajan nimi \_\_\_\_\_

12. Vastaaajan ammatti \_\_\_\_\_

SEURAAVAT KYSYMYKSET 13 - 14 KOSKEVAT ASUNTOANNE TULEVAN LAHDEN TIEN TIEALUEELLA. VAIKKA JO OLISITTEKIN MUUTTANUT POIS, NIIN VASTATKAA KYSYMYKSIIN TÄMÄN VANHAN ASUNTONNE OSALTA.

13. Minä aikavälinä olette asunut asunnossanne Lahden tien tiealueella? V:sta \_\_\_\_\_ v:een \_\_\_\_\_

14. Oletteko tällöin asunut:

1. omistamassanne asunnossa ☐  
 2. päävuokralaisena vuokra-  
asunnossa ☐  
 3. virka- tai työsuhdeasunnossa ☐  
 4. alivuokralaisasunnossa ☐

15. Oletteko vakituksessa työssä tai toimessa?

Oletteko:

1. vakituksessa työssä ☐  
 2. tilapäisessä työssä ☐  
 3. ette tee ansiotyötä ☐

16. Oletteko jo joutunut, tai joudutteko muuton takia vaihtamaan myös työ-  
paikkaanne?

1. kyllä ☐  
 2. ei ☐  
 3. ei osaa sanoa ☐

17. - 18. Mikä on vanhan ja mahdollisen uuden työpaikkanne tarkka osoite? Mikäli ette joudu vaihtamaan työpaikkaanne, merkitkää osoite vain vanhan työpaikkanne kohdalle.

17. vanhan tp:n os: \_\_\_\_\_

18. uuden tp:n os: \_\_\_\_\_

19. Mitkä ovat ruokakuntanne ansiotulot (ennen verotusta), eläketulot tai muut mahdolliset tulot yhteensä keskimäärin kuukaudessa?

1. 0 - 400 mk ☐  
 2. 401 - 800 mk ☐  
 3. 801 - 1 200 mk ☐  
 4. 1 201 - 1 600 mk ☐  
 5. 1 601 - 2 000 mk ☐  
 6. yli 2 000 mk ☐

20. Mikä asumismuoto Teitä miellyttää eniten?

Onko Teistä miellyttävintä asua:

1. omakotitalossa ☐  
 2. rivitalossa ☐  
 3. kerrostalossa ☐  
 4. ei osaa sanoa ☐

21. Milloin olette saanut ensimmäisen kerran tiedon siitä, että mahdollisesti joudutte muuttamaan tien alta? Olette saanut tiedon:

1. alle 6 kk sitten ☐  
 2. 6 kk - 1 vuosi sitten ☐  
 3. 1 vuosi - 2 vuotta sitten ☐  
 4. 3 vuotta - 5 vuotta sitten ☐  
 5. ette ole saanut tietoa vielä ☐

22. Mistä saitte tiedon mahdollisesta muuttamisesta ensimmäisen kerran?

1. ystäviltä tai tuttavilta ☐  
 2. sanomalehdistä ☐  
 3. radiosta tai TV:stä ☐  
 4. kunnan viranomaisten taholta ☐  
 5. tvh:n taholta ☐  
 6. muualta, mistä?..... ☐  
 7. ette ole saanut tietoa ☐

23. Haluaisitteko mieluiten jäädä vanhan asuntonne läheisyyteen moottoritien varteen vai haluaisitteko muuttaa muualle asumaan? Haluaisitte:

1. jäädä vanhan asuinpaikkanne läheisyyteen moottoritien varteen ☐  
 2. muuttaa kauemmaksi tiestä, mutta samalle asuinalueelle ☐  
 3. muuttaa kokonaan pois nykyiseltä asuinalueeltanne ☐  
 4. ei osaa sanoa ☐

24. Oletteko jo saanut uuden asunnon moottoritiealueelle jäävän sijaan?

1. kyllä ☐  
 2. ei ☐

25. Onko tai tulee ensimmäinen uusi asuntonne olemaan:

1. omistusasunto omakotitalossa ☐  
 2. omistusasunto kerrostalossa ☐  
 3. vuokra-asunto ☐  
 4. virka- tai työsuhdeasunto ☐  
 5. alivuokralaisasunto ☐

26. Onko tai tulee tämä ensimmäinen uusi asuntonne olemaan pysyvä vai tilapäinen asunto?

Asunto on:

1. pysyvä ☐ 2. tilapäinen ☐ 3. ei osaa sanoa ☐

27.-28. Onko ruokakuntanne vakituksessa omistuksessa tai käytössä autoa, kuinka monta ja minkälaisia?

Ruokakunnalla on

1. henkilöautoja \_\_\_\_\_ kpl  
 2. pakettiautoja \_\_\_\_\_ kpl  
 3. kuorma-autoja \_\_\_\_\_ kpl



29. Aiheutuuko moottoritien rakentamisesta ja poismuuttamisesta Teille hyötyä vai haittaa?

Teille aiheutuu:

1. paljon hyötyä
2. jonkin verran hyötyä
3. ei hyötyä, mutta ei haittaakaan
4. jonkin verran haittaa
5. paljon haittaa

30. - 37. Onko moottoritien jo alkaneesta rakentamisesta ja siitä aiheutuvasta melusta, pölystä ja epävarmuudesta yms. aiheutunut Teille haittaa? Merkitkää oheiseen taulukkoon rastein kunkin tekijän Teille aiheuttaman haitan määrä.

Tien rakentamisen aiheuttamasta

[illegible]

melusta

tärinästä

pölystä

epävarmuuden tunteesta

työntekijöiden aiheuttamista häiriöistä

kulkuyhteyksien katkeamisesta

38. - 48. Oletteko sitä mieltä, että vanhasta asunnostanne pois muuttaminen helpottaa tai vaikeuttaa kulkuyhteyksiänne työhön, vapaa-ajanviettoalueille ja ostospaikoille? Merkitkää alla olevasta taulukosta rastein, mihin kohteisiin kulkemisen kannalta Teille syntyy hyötyä tai haittaa.

Poismuuttamisesta liikkumisen  
kannalta

[illegible]

työpaikalle

kouluihin ja leikkikouluihin

ostospaikoille

vapaa-ajanviettopaikoille

ystävien luo

huvittelupaikoille

postiin, pankkeihin

lääkəriin

muualle, minne?

49. - 55. Uskotteko, että pois muuttamisesta on Teille enemmän hyötyä tai haittaa asumis-  
viihtyisyyden, asumiskustannusten ja vapaa-ajanharrastusten kannalta? Merkitkää  
taulukosta hyvödyn ja haitan määrä eri tekijöiden osalta.

Poismuuttamisesta on seuraavien tekijöiden kannalta

paljon hyötyä	jonkin verran hyötyä	ei hyötyä, eikä haittaa	jonkin verran haittaa	paljon haittaa

asumiskustannusten

asunnon viihtyisyyden

asuinalueen viihtyisyyden

vapaa-ajan harrastusten

elinkeinon harjoittamisen kannalta

muiden asioiden kannalta minkä?

56. Onko Teidän mielestänne hyödyllistä vai haitallista se, että joudutte eroon vanhoista naapureistanne ja lapsenne vanhoista tovereistaan? Naapureista eroon joutuminen on:

1. hyödyllistä ☐ 2. samantekevää ☐ 3. haitallista ☐

57. - 63. Oletteko tyytyväinen vai tyytymätön siihen tapaan, jolla viranomaiset ovat hoitaneet poismuutosta tiedottamisen, korvausten maksamisen ja uuden asunnon saamisen?

Viranomaiset ovat hoitaneet

erittäin hyvin	hyvin	ei hyvin eikä huonosti	huonosti	erittäin huonosti

tien rakennusvaiheista tiedottamisen

pois muutosta tiedottamisen,

korvausten maksamisen

uuden asunnon järjestämisen

muuta, mitä?



64. Katsotteko, että Teille tai jollekulle muulle ruokakuntanne jäsenelle aiheutuu tai on aiheutunut muuttamisen johdosta terveydellistä haittaa? Minkälaista?

65. - 66. Katsotteko, että Teille on aiheutunut tai aiheutuu muuttamisesta taloudellista haittaa? Pystytkö arvioimaan tämän haitan suuruuden rahassa? Kertokaa seuraavassa muuttamin sanoin tästä haitasta sekä sen suuruudesta.  
Haitan laatu:

Haitan taloudellinen määrä: \_\_\_\_\_ mk

67. - 72. SEURAAVASSA ON ESITETTY JOITAKIN VÄITTEITÄ, JOITA KUULEE USEIN ESITETTÄVÄN: MERKIT-  
KÄÄ KUNKIN VÄITTEEN PERÄN, OLETTEKO SAMAA VAI ERI MIELTÄ.

67. Tarvitsemme moottoriteitä, etteivät turistit luule Suomea takapajuisiksi maaksi.

- 1. täydellisesti samaa mieltä ☐
- 2. jokseenkin samaa mieltä ☐
- 3. ei osaa sanoa ☐
- 4. jokseenkin eri mieltä ☐
- 5. täydellisesti eri mieltä ☐

68. Moottoriteitä suunnitellaan vain rikkaita autonomistajia varten ajattelematta ollenkaan köyhempää kansanosaa.

- 1. täydellisesti samaa mieltä ☐
- 2. jokseenkin samaa mieltä ☐
- 3. ei osaa sanoa ☐
- 4. jokseenkin eri mieltä ☐
- 5. täydellisesti eri mieltä ☐

69. Suurkaupunki ei näytä suurkaupungilta ilman monikaistaista moottoritietä.

- 1. täydellisesti samaa mieltä ☐
- 2. jokseenkin samaa mieltä ☐
- 3. ei osaa sanoa ☐
- 4. jokseenkin eri mieltä ☐
- 5. täydellisesti eri mieltä ☐

70. Talouselämämme tarvitsee kehittyäkseen ehdottomasti nopeata moottoritieverkostoa.

- 1. täydellisesti samaa mieltä ☐
- 2. jokseenkin samaa mieltä ☐
- 3. ei osaa sanoa ☐
- 4. jokseenkin eri mieltä ☐
- 5. täydellisesti eri mieltä ☐

71. Moottoriteiden rakentaminen on veronmaksajien rahojen tuhlausta.

- 1. täydellisesti samaa mieltä ☐
- 2. jokseenkin samaa mieltä ☐
- 3. ei osaa sanoa ☐
- 4. jokseenkin eri mieltä ☐
- 5. täydellisesti eri mieltä ☐

72. Valtion varoja olisi mieluummin käytettävä asuntotuotantoon kuin moottoriteihin.

- 1. täydellisesti samaa mieltä ☐
- 2. jokseenkin samaa mieltä ☐
- 3. ei osaa sanoa ☐
- 4. jokseenkin eri mieltä ☐
- 5. täydellisesti eri mieltä ☐

KYSYMYKSET 73. - 74. KOSKEVAT VAIN TONTIN- TAI KIINTEISTÖN OMISTAJIA

73. Oletteko jo saanut tai odotatteko lähitulevaisuudessa saavanne korvauksia tontistanne?

- 1. olette jo saanut korvauksia ☐
- 2. odotatte saavanne tämän vuoden aikana ☐
- 3. odotatte saavanne myöhemmin ☐
- 4. ette luultavasti saa korvauksia ☐

74. Oletteko anonut valtion halpakorkoista lainaa uuden asunnon hankkimiseksi?

- 1. kyllä ☐
- 2. ei ☐

75. Onko Teillä muuta huomautettavaa moottoritien varrella asumisen, moottoriteiden rakentamisen tai moottoriteliikenteen johdosta?



## KYSELYLOMAKE

Kysymyksiin vastataan merkitsemällä rasti (x) oikean vaihtoehdon kohdalle tai kirjoittamalla vastaus kysymyksen jäljessä olevalle viivalle.

11. Vastaaajan nimi _____		12. Vastaaajan ammatti _____					
3. Minä vuonna muutitte nykyiselle asuinpaikallenne? v. _____		14. Asutteko: 1. omistamassanne asunnossa <input type="checkbox"/> 2. päävuokralaisena vuokra-asunnossa <input type="checkbox"/> 3. virka- tai työsuhdeasunnossa <input type="checkbox"/> 4. alivuokralaisasunnossa <input type="checkbox"/>					
5. Mikäli asutte kerrostaloasunnossa, niin kuinka monennessa asuinkerroksessa? _____ kerroksessa		16. Oletteko vakituksessa työssä tai toimessa? Oletteko: 1. vakituksessa työssä tai toimessa <input type="checkbox"/> 2. tilapäisessä työssä tai toimessa <input type="checkbox"/> 3. ette tee ansiotyötä <input type="checkbox"/>					
7. Mikäli olette vakituksessa työssä, niin mikä on työpaikkanne osoite? _____ _____							
18. Mitkä ovat ruokakuntanne ansiotulot (ennen verotusta), eläketulot tai muut mahdolliset tulot keskimäärin kuukaudessa? 1. 0 - 400 mk <input type="checkbox"/> 4. 1 201 - 1 600 mk <input type="checkbox"/> 2. 401 - 800 mk <input type="checkbox"/> 5. 1 601 - 2 000 mk <input type="checkbox"/> 3. 801 - 1 200 mk <input type="checkbox"/> 6. yli 2 000 mk <input type="checkbox"/>		19. Mikä asumismuoto Teitä miellyttää eniten? Onko Teistä miellyttävintä asua: 1. omakotitalossa <input type="checkbox"/> 2. rivitalossa <input type="checkbox"/> 3. kerrostalossa <input type="checkbox"/> 4. ei osaa sanoa <input type="checkbox"/>					
20. Haluaisitteko mieluiten asua nykyisellä asuinpaikallanne moottoritien reunassa, vai haluaisitteko muuttaa muualle asumaan? Haluaisitte: 1. jäädä nykyiselle asuinpaikallenne <input type="checkbox"/> 2. muuttaa kauemmaksi tiestä samalle asuinalueelle <input type="checkbox"/> 3. muuttaa kokonaan pois nykyiseltä asuinalueeltanne <input type="checkbox"/> 4. ei osaa sanoa <input type="checkbox"/>		21. Onko ruokakuntanne vakituksessa omistuksessa tai käytössä autoa, kuinka monta ja minkälaisia? Ruokakunnalla on 1. henkilöautoja _____ kpl 2. pakettiautoja _____ kpl 3. kuorma-autoja _____ kpl					
22. Mikäli haluatte muuttaa pois nykyisestä asunnostanne, niin kuinka paljon olette valmis maksamaan lisää? 1. lisää vuokraa kuukaudessa (jos nyt asutte vuokra-asunnossa) _____ mk 2. lisää siihen kauppahintaan, jonka saisitte nykyisestä asunnostanne (jos nyt asutte omistamassanne asunnossa) _____ mk (Vastatkaa vain yhteen kohtaan)		23. Oletteko sitä mieltä, että moottoritien varrella asumisesta on Teille itsellenne enemmän hyötyä vai haittaa? 1. paljon haittaa <input type="checkbox"/> 2. jonkin verran haittaa <input type="checkbox"/> 3. ei haittaa, muttei hyötyäkään <input type="checkbox"/> 4. jonkin verran hyötyä <input type="checkbox"/> 5. paljon hyötyä <input type="checkbox"/>					
24. - 34 Onko moottoritiestä Teidän mielestänne hyötyä vai haittaa omien kulkuyhteyksienne kannalta? Merkitkää seuraavaan taulukkoon eri liikkumiskohteiden osalta rastein moottoritiestä aiheutuvan hyödyn tai haitan määrä:							
Moottoritiestä aiheutuu yhteyksille		paljon hyötyä	jonkin verran hyötyä	ei hyötyä eikä haittaa	jonkin verran haittaa	paljon haittaa	ei osaa sanoa
työpaikalle							
kouluihin, leikkikouluihin							
ostospaikoille							
vapaa-ajanviettopaikoille							
ystävien luo							
huvittelupaikoille							
postiin, pankkiin							
lääkäriin							
muualle, minne? _____							



35. - 40. Onko Teidän mielestänne moottoritiestä hyötyä vai haittaa? Nostaako vai laskeeko moottoritien läheisyys asuinalueenne viihtyisyyttä, kiinteistöjen arvoja jne? Merkitkää seuraavasta taulukosta kunkin tekijän kohdalle rastein mielestänne oikea vaihtoehto:

Moottoritien läheisyyden ansiosta asuinalueenne	nousee paljon	nousee hieman	ei nouse eikä laske	laskee hieman	laskee paljon
viihtyisyys					
liikenneturvallisuus					
kiinteistöjen hinnat					
muu, mikä?					

41. - 47. Onko moottoritieliikenteen aiheuttamasta melusta, pölystä ja tärinästä Teille haittaa? Merkitkää haitan määrä kunkin tekijän osalta alla olevaan taulukkoon:

Teille aiheutuu moottoritien	erittäin paljon haittaa	paljon haittaa	hieman haittaa	ei ollen- kaan haittaa	ei osaa sanoa
pölystä					
melusta					
tärinästä					
saasteista					
muusta, mistä?					

48. Mikäli olette asunut nykyisellä asuinpaikallanne jo ennen moottoritien rakentamista, niin katsotteko melun lisääntyneen moottoritien rakentamisen vuoksi asunnossanne? Onko melu

1. lisääntynyt huomattavasti ☐
2. lisääntynyt jonkin verran ☐
3. pysynyt ennallaan ☐
4. vähentynyt jonkin verran ☐
5. vähentynyt huomattavasti ☐

49. Mikäli katsotte, että Teille aiheutuu moottoritieliikenteen melusta häiriötä, niin mihin vuorokauden aikaan tämä häiriö on suurin? Häiriö on suurin

1. aamulla ☐
2. aamupäivällä ☐
3. keskipäivällä ☐
4. iltapäivällä ☐
5. illalla ☐
6. yöllä ☐

50. Rumentaako vai kaunistaako moottoritie Teidän mielestänne maisemaa? Moottoritie

1. kaunistaa huomattavasti maisemaa ☐
2. kaunistaa jonkin verran maisemaa ☐
3. ei kaunista eikä rumenna maisemaa ☐
4. rumentaa jonkin verran maisemaa ☐
5. rumentaa huomattavasti maisemaa ☐

51. Katsotteko, että Teille tai jollekulle muulle ruokakuntanne jäsenelle on aiheutunut moottoritien varrella asumisesta terveydellistä haittaa? Minkälaista?



52. Oletteko nimenomaan moottoritien läheisyyden vuoksi joutunut rakentamaan joitakin suoja-  
rakenteita tai ryhtymään ylimääräisiin suojaus- tai korjaustoimenpiteisiin asunnossanne  
tai tontillanne ja mitä nämä toimenpiteet ovat maksaneet?  
Toimenpide:

Toimenpide on maksanut \_\_\_\_\_ mk

53. - 58. SEURAAVASSA ON JOITAKIN VÄITTEITÄ, JOITA KUULEE USEIN ESITETTÄVÄN. MERKITKÄÄ  
KUNKIN VÄITTEEN PERÄÄN, OLETTEKO SAMAA VAI ERI MIELTÄ.

53. Tarvitsemme moottoriteitä, etteivät turistit  
luule Suomea takapajuisiksi maaksi.

1. Täysin samaa mieltä ☐  
2. Jokseenkin samaa mieltä ☐  
3. Ei osaa sanoa ☐  
4. Jokseenkin eri mieltä ☐  
5. Täysin eri mieltä ☐

54. Moottoriteitä suunnitellaan vain rikkaita  
autonomistajia varten ajattelematta ollenkaan  
köyhempää kansanosaa.

1. Täysin samaa mieltä ☐  
2. Jokseenkin samaa mieltä ☐  
3. Ei osaa sanoa ☐  
4. Jokseenkin eri mieltä ☐  
5. Täysin eri mieltä ☐

55. Suurkaupunki ei näytä suurkaupungilta ilman  
monikaistaista moottoritietä.

1. Täysin samaa mieltä ☐  
2. Jokseenkin samaa mieltä ☐  
3. Ei osaa sanoa ☐  
4. Jokseenkin eri mieltä ☐  
5. Täysin eri mieltä ☐

56. Talouselämämme tarvitsee kehittyäkseen ehdot-  
tomasti nopeata moottoritieverkostoa.

1. Täysin samaa mieltä ☐  
2. Jokseenkin samaa mieltä ☐  
3. Ei osaa sanoa ☐  
4. Jokseenkin eri mieltä ☐  
5. Täysin eri mieltä ☐

57. Moottoriteiden rakentaminen on veronmaksajien  
rahojen tuhlausta.

1. Täysin samaa mieltä ☐  
2. Jokseenkin samaa mieltä ☐  
3. Ei osaa sanoa ☐  
4. Jokseenkin eri mieltä ☐  
5. Täysin eri mieltä ☐

58. Valtion varoja olisi mieluummin käytettävä  
asuntotuotantoon kuin moottoriteihin.

1. Täysin samaa mieltä ☐  
2. Jokseenkin samaa mieltä ☐  
3. Ei osaa sanoa ☐  
4. Jokseenkin eri mieltä ☐  
5. Täysin eri mieltä ☐

59. Onko Teillä muuta huomautettavaa moottoritien varrella asumisen, moottoriteiden rakenta-  
misen tai moottoriteliikenteen johdosta?



## LAHDENTIE

## KYSYMYSTEN VASTAUSJAKAUMAT

Vastanneita yhteensä 54 kpl

## RUOKAKUNTARAKENNE:

		kpl	%
1	hengen ruokakuntia	7	13
2	hengen ruokakuntia	10	19
3	hengen ruokakuntia	10	19
4	hengen ruokakuntia	19	35
5-7	hengen ruokakuntia	4	7
	ei tietoa ruokakunnan koosta	4	7
	yht:	54	100

## RUOKAKUNTIEN JÄSENTEN IÄT (yhdistelmätaulukko)

Kpl Ikäryhmään kuuluvia/ ruokakunta	Ikäryhmä							Yht.
	1-6v	7-15v	16-29v	30-39v	40-49v	50-59v	60v	
1	8	5	15	7	6	8	15	64
2	3	5	14	7	6	3	4	42
3	1	1	1	0	0	0	0	3
Ikäryhmään kuuluvia yhteensä	12	10	30	14	12	11	19	109
Ikäryrymiin kuuluvia yhteensä %						10		100

## SOSIAALIRYHMÄRAKENNE

(käytetty Rauhalan luokittelua Rauhala 1968)

		Ruokakuntia kpl	%
Sosiaaliryhmä	1	0	0
	2	0	0
	3	0	0
	4	4	7
	5	10	18
	6	15	28
	7	23	43
	8	0	0
	9	1	2
	ei tiedetä	1	2
	yhteensä	54	100

## MUUTTOVUOSI NYKYISELLE ASUINPAIKALLE (LAHDEN TIEN ALUEELLE)

muuttovuosi	kpl ruokakuntia	%
1965-	10	18
1961-65	5	9
1956-60	13	24
1951-55	6	11
1946-50	6	11
1941-45	1	2
1936-40	3	6
1931-35	0	0
-1935	1	2
ei tiedetä	9	17
yhteensä	54	100



# ASUNNON OMISTUS:

Ruokakunnista asunut	Ruokakuntia	
	kpl	%
1. omistamassaan asunnossa	41	76
2. päävuokralaisena vuokra-asunnossa	12	22
3. virka- tai työsuhdeasunnossa	0	0
4. alivuokralaisasunnossa	1	2
yhteensä	54	100

## TYÖSSÄKÄYNTI

Vastaajista ollut	Vastaajia	
	kpl	%
1. vakituksessa työssä	32	59
2. tilapäisessä työssä	5	9
3. ei tee ansiotyötä	16	30
4. ei tiedetä	1	2
yhteensä	54	100

## TYÖPAIKAN MUUTTAMINEN ASUNNOSTA MUUTTAMISEN TAKIA

Työpaikan muutos	Ruokakuntia	
	kpl	%
1. joutuu muuttamaan työpaikkaa	0	0
2. ei joudu muuttamaan työpaikkaa	45	83
3. ei osaa sanoa	9	17
yhteensä	54	100

## RUOKAKUNTIEN KUUKAUSITULOT

Tulot	Ruokakuntia	
	kpl	%
1. 0- 400 mk	8	15
2. 401- 800 mk	8	15
3. 801-1200 mk	10	18
4. 1201-1600 mk	15	28
5. 1601-2000 mk	9	17
6. yli 2000 mk	3	5
7. ei tiedetä	1	2
yhteensä	54	100

## MIELLYTTÄVIN ASUMISMUOTO

Miellyttävintä asua	Ruokakuntia	
	kpl	%
1. omakotitalosaa	48	88
2. rivitalossa	0	0
3. kerrostalossa	3	6
4. ei osaa sanoa	3	6
yhteensä	54	100

## TIEDONSAANTIAJANKOHTA

Saanut ensimmäisen kerran tiedon muutosta	Ruokakuntia	
	kpl	%
1. alle 6kk sitten	3	5
2. 6kk-1 vuosi sitten	16	30
3. 1 vuosi-2 vuotta sitten	23	43
4. 3 vuotta-5vuotta sitten	9	17
5. ei ole vielä saanut tietoa	3	5
yhteensä	54	100



RUOKAKUNTIEN KÄYTÖSSÄ OLEVAT HENKILÖAUTOT

Henkilöautojen lukumäärä	Ruokakuntia	
	kpl	%
1. 0 kpl	19	59
2. 1 kpl	32	4
3. 2 kpl	2	2
4. 3 kpl	1	35
yhteensä	54	100

MOOTTORITIEEN HYÖDYT JA HAITAT

Moottoritieen rakentamisesta ja poismuuttamisesta aiheutuu	Ruokakuntia	
	kpl	%
1. paljon hyötyä	1	2
2. jonkin verran hyötyä	2	4
3. ei hyötyä eikä haittaa	8	15
4. jonkin verran haittaa	16	29
5. paljon haittaa	26	48
6. ei vastausta	1	2
yhteensä	54	100

MOOTTORITIEEN RAKENTAMISAIKAISET HAITAT

Tien rakentamisen aiheuttaman haitan laatu	Haitan määrä ruokakunnille									
	Erittäin paljon haittaa		Paljon haittaa		Vähän haittaa		Ei ollenkaan haittaa		Ei osaa sanoa	
	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%	kpl	%
melu	18	33	7	13	10	19	7	13	12	22
tärinä	12	22	8	15	7	13	11	20	16	30
pöly	10	18	8	15	10	19	11	20	15	28
epävarmuuden tunne	22	41	4	7	7	13	10	19	11	20
työtekijöiden aiheuttamat häiriöt	4	8	3	6	11	20	18	33	18	33
kulkuyhteyksien katkeaminen	7	13	5	9	11	21	12	22	12	35

POISMUUTTAMISESTA AIHEUTUVAT HAITAT JA HYÖDYT KULKUYHTEYKSILLE

Poismuuttamisesta liikkuksen kannalta	kpl		paljon hyötyä		jonkin verran hyötyä		ei hyötyä, ei haittaa tai ei osaa sanoa		jonkin verran haittaa		paljon haittaa	
työpaikalle	1		4				33		2		7	
kouluihin ja leikkikouluihin	0		2				39		7		6	
ostospaikoille	1		6				33		11		3	
vapaa-ajanviettopaikoille	1		2				41		7		3	
ystävien luo	2		1				37		6		8	
huvittelupaikoille	1		3				44		4		2	
postiin, pankkeihin	2		12				28		8		4	
lääkäriin	2		4				38		7		3	
Poismuuttamisesta liikkuksen kannalta	%		paljon hyötyä		jonkin verran hyötyä		ei hyötyä, ei haittaa tai ei osaa sanoa		jonkin verran haittaa		paljon haittaa	
työpaikalle	2		7				61		17		13	
kouluihin ja leikkikouluihin	0		4				72		13		11	
ostospaikoille	2		11				61		20		6	
vapaa-ajanviettopaikoille	2		4				75		13		6	
ystävien luo	4		2				68		11		15	
huvittelupaikoille	2		6				81		7		4	
postiin, pankkeihin	4		22				52		15		7	
lääkäriin	4		7				70		13		6	



# TIETOLÄHDE

Saanut ensimmäisen tiedon muutosta	Ruokakuntia kpl	%
1. ystävilä tai tuttavilta	19	35
2. sanomalehdistä	3	6
3. radiosta tai TV:stä	0	0
4. kunnan viranomaisten taholta	16	29
5. tvh:n taholta	9	16
6. muualta	3	6
7. ei ole saanut tietoa	3	6
8. ei vastannut	1	2
yhteensä	54	100

## MUUTTOHALUKKUUS

Haluaisi	Ruokakuntia kpl	%
1. jäädä vanhan asuinpaikan läheisyyteen moottoritien varteen	7	13
2. muuttaa kauemmaksi tiestä, mutta sa- malle asuinalueelle	31	58
3. muuttaa kokonaan pois nykyiseltä asuin- alueelta	12	22
4. ei osaa sanoa	4	7
yhteensä	54	100

## UUDEN ASUNNON SAAMINEN

Saanut uuden asunnon kyselyajankohtana	Ruokakuntia kpl	%
1. kyllä	38	70
2. ei	11	20
3. ei vastannut	5	10
yhteensä	54	100

## UUDEN ASUNNON LAATU

Ensimmäinen uusi asunto on	Ruokakuntia kpl	%
1. omistusasunto omakotitalossa	18	33
2. omistusasunto kerrostalossa	16	30
3. vuokra-asunto	11	20
4. virka- tai työsuhdeasunto	0	0
5. alivuokralaisasunto	1	2
6. ei tiedetä	8	15
yhteensä	54	100

## UUDEN ASUNNON TILAPÄISYYS

Ensimmäinen uusi asunto on	Ruokakuntia kpl	%
1. pysyvä	29	54
2. tilapäinen	5	9
3. ei osaa sanoa	14	26
4. ei vastausta	6	11
yhteensä	54	100



# NAAPUREISTA EROAMINEN

		kpl	%
Naapureista eroon joutuminen on	1. hyödyllistä	1	2
	2. samantekevää	30	36
	3. haitallista	16	30
	4. ei osaa sanoa	7	12

## POISMUUTTAMISESTA AIHEUTUVIA HYÖTYJÄ JA HAITTOJA

Poismuuttamisesta on seuraavien tekijöiden kannalta	kpl paljon hyötyä	jonkin verran hyötyä	ei tyä eikä haittaa	jonkin verran haittaa	paljon haittaa
asumiskustannusten	1	1	16	18	18
asunnon viihtyisyyden	8	14	20	6	6
asuinalueen viihtyisyyden	5	6	23	17	8
vapaa-ajan harrastusten	1	3	40	6	4
elinkeinojen harjoittamisen kannalta	1	3	47	2	1

Poismuuttamisesta on seuraavien tekijöiden kannalta	% paljon hyötyä	jonkin verran hyötyä	ei tyä eikä haittaa	jonkin verran haittaa	paljon haittaa
asumiskustannusten	2	2	30	33	33
asunnon viihtyisyyden	15	26	37	11	11
asuinalueen viihtyisyyden	9	11	43	22	15
vapaa-ajan harrastusten	2	6	74	11	7
elinkeinon harjoittamisen kannalta	2	6	88	4	2

## TYYTYYVÄISYYS TIEDOTTAMISEEN, KORVAUSTEN MAKSAMISEEN JA ASUNNON SAAMISEEN

Viranomaiset ovat hoitaneet	kpl erittäin hyvin	hyvin	ei hyvin eikä huonosti	huonosti	erittäin huonosti
tien rakennusvaiheista tiedottamisen	7	15	33	7	28
pois muutosta tiedottamisen	9	24	31	17	19
korvausten maksamisen	7	20	41	15	17
uuden asunnon järjestämisen	4	4	49	15	28

## TERVEYDELLISET HAITAT

### Muuttamisen

johdosta aiheutuu  
terveydellistä haittaa 13 ruokakunnalle = 24 %

## TALOUDELLISET HAITAT

Taloudellista haittaa aiheutuu

36 ruokakunnalle = 67 %



# VASTAUKSET ASENEVÄITTÄMIIN

		kpl	%
Tarvitsemme moottoriteitä, etteivät turistit luule Suomea takapajuiseksi maaksi.	1. täydellisesti samaa mieltä	2	4
	2. jokseenkin samaa mieltä	5	9
	3. ei osaa sanoa	12	22
	4. jokseenkin eri mieltä	15	28
	5. täydellisesti eri mieltä	20	37
Moottoriteitä suunnitellaan vain rikkaita autonomistajia varten ajattelematta ollenkaan köyhempää kansanosaa.	1. täydellisesti samaa mieltä	10	19
	2. jokseenkin samaa mieltä	12	22
	3. ei osaa sanoa	8	15
	4. jokseenkin eri mieltä	12	22
	5. täydellisesti eri mieltä	12	22
Suurkaupunki ei näytä suurkaupungilta ilman monikaisista moottoritietä.	1. täydellisesti samaa mieltä	2	4
	2. jokseenkin samaa mieltä	6	11
	3. ei osaa sanoa	16	29
	4. jokseenkin eri mieltä	17	32
	5. täydellisesti eri mieltä	13	24
Talouselämämme tarvitsee kehittyäkseen ehdottomasti nopeata moottoritieverkostoa.	1. täydellisesti samaa mieltä	20	37
	2. jokseenkin samaa mieltä	19	35
	3. ei osaa sanoa	5	9
	4. jokseenkin eri mieltä	8	15
	5. täydellisesti eri mieltä	2	4
Moottoriteiden rakentaminen on veronmaksajien rahojen tuhlausta.	1. täydellisesti samaa mieltä	12	23
	2. jokseenkin samaa mieltä	14	26
	3. ei osaa sanoa	11	19
	4. jokseenkin eri mieltä	12	23
	5. täydellisesti eri mieltä	5	9
Valtion varoja olisi mielumin käytettävä asuntotuotantoon kuin moottoriteihin.	1. täydellisesti samaa mieltä	16	30
	2. jokseenkin samaa mieltä	14	26
	3. ei osaa sanoa	19	35
	4. jokseenkin eri mieltä	4	7
	5. täydellisesti eri mieltä	1	2

## KORVAUSTEN SAANTI

	kpl	%
1. on jo saanut korvauksia	30	56
2. odottaa saavansa tämän vuoden aikana	5	9
3. odottaa saavansa myöhemmin	5	9
4. ei luultavasti saa korvauksia	0	0
5. ei vastausta	14	26
yhteensä	54	100

## VALTION HALPAKORKOISEN LAINAN ANOMINEN

	kpl	%
1. on anonut lainaa	5	9
2. ei ole anonut lainaa	32	63
3. ei vastausta	15	28
yhteensä	54	100



## TUUSULAN- JA JORVAKSENTIE

## KYSYMYSTEN VASTAUSJAKAUTUMAT

Vastanneita yhteensä 224 kpl, joista

Tuusulantieltä 124 kpl, 55 %  
 Jorvaksentieltä 100 kpl, 45 %

## RUOKAKUNTARAKENNE:

	kpl	%
1 hengen ruokakuntia	40	18
2 hengen ruokakuntia	71	32
3 hengen ruokakuntia	46	20
4 hengen ruokakuntia	41	18
5 tai useamman hengen ruokakuntia	26	12

## RUOKAKUNTIEN JÄSENTEN IÄT (Yhdistelmätaulukko)

Kpl Ikäryhmään kuuluvia/ ruokakunta	Ikäryhmä							
	1-6v	5-15v	16-29v	30-39v	40-49v	50-59v	60v-	Yht.
1	26	29	51	32	32	45	42	257
2	7	8	40	32	12	19	29	147
3		4	8	1	1			14
4 tai enemmän		1	4					5
Yhteensä	33	42	103	65	45	64	71	423

## AMMATTILUOKITUS

(Rauhelan luokitus, Rauhala 1968 kts. kirj.luett.)

		Ammattiryhmään kuuluvia vastaajia	
		kpl	%
Ammattiryhmä 1		2	
2		11	
3		18	
4		25	
5		46	
6		45	
7		70	
8		1	
9		5	
ei tiedetä		1	
yhteensä		224	

## ASUMISAIKA MOOTTORITIE: VARRELLA

Ruokakuntia muuttanut paikalle

muuttovuosi	kpl ruokakuntia	%
1945	27	12
1945-1950	19	8
1950-1954	29	13
1955-1959	22	10
1960-1964	48	21
1965-	73	33
ei tiedetä	6	3
yhteensä	224	100

## ASUINPAIKAN ETÄISYYS MOOTTORITIESTÄ:

Etäisyys	Ruokakuntia kpl	%
0- 50 m	61	27
50-200 m	73	33
200-500 m	46	20
yli 500 m	44	20
yhteensä	224	100

## ASUMISMUOTO:

Kerrostaloasukkaita	65 kpl	29 %
Omakotitaloissa asuvia	159 kpl	71 %

## VASTAAJIA ERI ASUINALUEILLA

1. Torpparinmäki	47	21
2. Pakila	66	30
3. Metsälä	12	5
4. Lauttasaari	20	9
5. Tapiola	24	11
6. Martinkylä	29	13
7. Viisipakka	16	7
8. Friisilä	9	4



# MIELLYTTÄVIN ASUMISMUOTO

Miellyttävintä asua	Ruokakuntia	
	kpl	%
	156	
1. omakotitalossa	32	70
2. rivitalossa	25	14
3. kerrostalossa	5	11
4. ei osaa sanoa	6	5
yhteensä	224	100

## MUUTTOHALUKKUUS

Haluaisi	Ruokakuntia	
	kpl	%
	149	66
1. jäädä nykyiselle asuinpaikalleen	37	17
2. muuttaa kauemmaksi tiestä samalle asuinalueelle	17	8
3. muuttaa kokonaan pois nykyiseltä asuinalueeltaan	12	5
4. ei osaa sanoa	9	4
yhteensä	224	100

## AUTONOMISTUS

Ruokakunnalla	Ruokakuntia	
	kpl	%
1. on auto	99	56
2. ei ole autoa	125	44
yhteensä	224	100

## UUDESTA ASUNNOSTA LISÄÄ MAKSAMISEN HALUKKUUS

Ruokakunta olisi halukas muuttamaan ja maksamaan lisää uudesta asunnosta	Ruokakuntia	
	kpl	%
1. kyllä	49	77
2. ei	175	23
yhteensä	224	100

## ASUNNON OMISTUS:

Vastanneista ruokakunnista asui	Ruokakuntia	
	kpl	%
1. omistamassaan asunnossa	131	58
2. päävuokralaisena vuokra-asunnossa	62	28
3. virka- tai työsuhdeasunnossa	8	4
4. alivuokralaisasunnossa	12	5
5. ei vastannut kysymykseen	11	5
yhteensä	224	100

## ASUINKERROS

Vastanneista asui	Ruokakuntia	
	kpl	%
I kerroksessa	157	70
II kerroksessa	35	16
III kerroksessa	13	6
IV tai ylemmässä kerroksessa	15	7
ei vastannut	4	1



# TYÖSSÄKÄYNTI

Vastaaajista oli

1. vakituisessa työssä tai toimessa	152	68
2. tilapäisessä työssä tai toimessa	8	4
3. ei tehnyt ansiotyötä	50	22
4. ei vastausta kysymykseen	14	6
yhteensä	224	100

Ruokakuntia	
kpl	%
152	68
8	4
50	22
14	6
224	100

## RUOKAKUNNAN KUUKAUSITULOT

Tulot keskimäärin kuukaudessa

1. 0- 400 mk	21	9
2. 401- 800 mk	32	14
3. 801-1200 mk	49	22
4. 1201-1600 mk	29	13
5. 1601-2000 mk	13	6
6. yli 2000 mk	55	25
7. ei tiedetä	25	11
yhteensä	224	100

Ruokakuntia	
kpl	%
21	9
32	14
49	22
29	13
13	6
55	25
25	11
224	100

## MOOTTORITIEN HYÖDYT JA HAITAT

Moottoritiestä on

1. paljon haittaa	22	10
2. jonkin verran haittaa	38	17
3. ei haittaa muttei hyötyäkään	87	39
4. jonkin verran hyötyä	57	25
5. paljon hyötyä	14	6
6. ei osaa sanoa	6	3
yhteensä	224	100

Ruokakuntia	
kpl	%
22	10
38	17
87	39
57	25
14	6
6	3
224	100

## MOOTTORITIEN HYÖDYT JA HAITAT KULKUYHTEYKSILLE

Moottoritiestä aiheutuu yhteyksille

työpaikalle	44	45	68	8	7	52
kouluihin, leikkikouluihin	10	13	84	13	10	94
ostospaikoille	15	33	102	11	11	52
vapaa-ajanviettopaikoille	33	49	73	6	11	52
ystävien luo	23	45	81	16	6	53
huvittelupaikoille	25	43	84	6	5	61
postiin, pankkiin	10	15	128	13	11	47
lääkäriin	18	41	97	11	8	49
muualle		9				

kpl	paljon hyötyä	jonkin verran hyötyä	ei hyötyä	jonkin verran haittaa	paljon haittaa	ei osaa sanoa
-----	---------------	----------------------	-----------	-----------------------	----------------	---------------

Moottoritiestä aiheutuu yhteyksille

työpaikalle	20	20	30	4	3	28
kouluihin, leikkikouluihin	4	6	37	6	4	42
ostospaikoille	7	15	45	5	5	23
vapaa-ajanviettopaikoille	15	22	32	3	5	23
ystävien luo	10	20	36	7	3	24
huvittelupaikoille	11	19	38	3	21	27
postiin, pankkiin	4	7	57	6	5	21
lääkäriin	8	18	43	5	4	22
muualle	4	4	10	1	3	78

%	paljon hyötyä	jonkin verran hyötyä	ei hyötyä	jonkin verran haittaa	paljon haittaa	ei osaa sanoa
---	---------------	----------------------	-----------	-----------------------	----------------	---------------



MELUN LISÄÄNTYMINEN MOOTTORITIEN RAKENTAMISEN  
JÄLKEEN

		Vastauksia	
		kpl	%
Melu on	1. lisääntynyt huomattavasti	37	16
	2. lisääntynyt jonkin verran	50	22
	3. pysynyt ennallaan	53	24
	4. vähentynyt jonkin verran	2	1
	5. vähentynyt huomattavasti	0	0
	6. ei osaa sanoa	82	37
	Yhteensä	224	100

MELUN HÄIRITSEVYYS ERI VUOROKAUDEN AIKONA

		Vastauksia	
		kpl	%
Melu on häiritsevin	1. aamulla	59	26
	2. aamupäivällä	4	2
	3. keskipäivällä	3	1
	4. iltapäivällä	22	10
	5. illalla	29	13
	6. yöllä	16	7
	7. ei osaa sanoa	91	41
	Yhteensä	224	100

MOOTTORITIEN VAIKUTUS MAISEMAAN

		Vastauksia	
		kpl	%
Moottoritien	1. kaunistaa huomattavasti maisemaa	18	8
	2. kaunistaa jonkin verran maisemaa	41	18
	3. ei kaunista eikä rumenna maisemaa	102	46
	4. rumentaa jonkin verran maisemaa	29	13
	5. rumentaa huomattavasti maisemaa	25	11
	6. ei osaa sanoa	9	4
	Yhteensä	224	100

MOOTTORITIELTÄ AIHEUTUNEET TERVEYDELLISET  
HAITAT

Moottoritien varrella asumisesta on aiheutunut  
haittaa 18 ruokakunnalle, 8 prosentille ruoka-  
kunnista

MOOTTORITIEN VAIKUTUKSET ASUINALUEEN VIIHTYISYYTEEN,  
LIIKENNETURVALLISUUTEEN JA KIINTEISTÖJEN HINTOIHIN

	Moottoritien läheisyyden ansioista asuinalueenne			nousee nousee ei nouse paljon hieman eikä laskee			laskee laskee ei osaa hieman paljon sanoa		
viihtyisyys		55	14	85		56	39	25	
liikenneturvallisuus		39	49	64		24	11	37	
kiinteistöjen hinnat		13	55	69		24	15	48	
muu		4	3	4		0	2	211	

	Moottoritien läheisyyden ansioista asuinalueenne			nousee nousee ei nouse paljon hieman eikä laskee			laskee laskee ei osaa hieman paljon sanoa		
viihtyisyys		2	6	38		25	18	11	
liikenneturvallisuus		17	22	22		11	5	17	
kiinteistöjen hinnat		6	25	31		11	7	20	
muu		2	1	2		0	1	94	

PÖLYN, MELUN, TÄRINÄN JA SAASTEIDEN  
AIHEUTTAMAT HAITAT

Moottoritien		ruokakunnille kpl			ei ollen- kaan haittaa	ei osaa sanoa
		erittäin paljon haittaa	paljon haittaa	hieman haittaa		
pölystä		11	10	40	118	45
melusta		22	27	75	70	20
tärinästä		13	5	38	127	41
saasteista		16	15	59	83	45
muusta	aiheutuu	1	0	3	9	211

Moottoritien		ruokakunnille %			ei ollen- kaan haittaa	ei osaa sanoa
		erittäin paljon haittaa	paljon haittaa	hieman haittaa		
pölystä		5	4	18	53	20
melusta		10	12	33	31	14
tärinästä		6	2	17	57	18
saasteista		7	7	25	37	23
muusta	aiheutuu	0	1	4	5	90



MOOTTORITIEN LÄHEISYYDEN VUOKSI RAKENNETUT SUOJA-  
RAKENTEET JA KORJAUSTOIMENPITEET

Toimenpiteisiin on tyhtynyt 18 ruokakuntaa (8 %)

Toimenpiteiden hinta on ollut

	ruokakuntia kpl
0 - 49 mk	8
50 - 99 mk	1
100 - 149 mk	1
150 - 199 mk	0
200 - 249 mk	1
250 - 299 mk	0
300 - 349	1
350 - 399 mk	0
yli 400 mk	1
<b>Yhteensä</b>	<b>18</b>

VASTAUKSEN ASENEVÄITTÄMIIN

Tarvitsemme moottoriteitä, etteivät turistit luule Suomea takapajuiseksi maaksi.	1. täysin samaa mieltä	38	17
	2. jokseenkin samaa mieltä	35	16
	3. ei osaa sanoa	40	18
	4. jokseenkin eri mieltä	34	15
	5. täysin eri mieltä	77	34
Moottoriteitä suunnitellaan vain rikkaita autonomistajia varten ajattelematta ollenkaan köyhempää kansanosaa.	1. täysin samaa mieltä	23	19
	2. jokseenkin samaa mieltä	16	18
	3. ei osaa sanoa	38	18
	4. jokseenkin eri mieltä	47	20
	5. täysin eri mieltä	100	24
Suurkaupunki ei näytä suurkaupungilta ilman monikaisista moottoritietä.	1. täysin samaa mieltä	43	57
	2. jokseenkin samaa mieltä	41	24
	3. ei osaa sanoa	80	12
	4. jokseenkin eri mieltä	45	3
	5. täysin eri mieltä	55	4
Talouselämämme tarvitsee kehittyäkseen ehdottomasti nopeata moottoritieverkostoa.	1. täysin samaa mieltä	127	10
	2. jokseenkin samaa mieltä	54	7
	3. ei osaa sanoa	24	17
	4. jokseenkin eri mieltä	7	21
	5. täysin eri mieltä	9	45
Moottoriteiden rakentaminen on veronmaksajien rahojen tuhlausta.	1. täysin samaa mieltä	17	8
	2. jokseenkin samaa mieltä	23	10
	3. ei osaa sanoa	37	17
	4. jokseenkin eri mieltä	70	31
	5. täysin eri mieltä	77	34
Valtion varoja olisi mieluummin käytettävä asuntotuotantoon kuin moottoriteihin.	1. täysin samaa mieltä	37	17
	2. jokseenkin samaa mieltä	49	22
	3. ei osaa sanoa	57	30
	4. jokseenkin eri mieltä	41	18
	5. täysin eri mieltä	30	13



# LIITE LOMAKKEISSA OLLEET HUOMAUTUKSET

## Lahdentie

Me saatiin rakennuslupa viisi vuotta sitten silloin ei tiedetty tiestä mitään, pitäisi suunnitella pitemmällä tähtäyksellä tiet ettei tarvitsisi lähteä heti pois kun on saanut talon valmiiksi. Eikä saa edes omiaan takaisin.

TVH jättää luvastamatta sellaisia asuntoja jotka jäävät liian lähelle tietä melun ja saasteen takia.

Kun asunto on ihan vieressä. Lentää seinään tieltä pöly, loska, kivet ym. vuodenaikasta riippumatta ja ääni häiritsee.

Heittavaikutuksia ei osaa edeltäpäin arvioida, mutta on väärin se että tie vedetään läpi tiheimmin asutun alueen ja hävitetään asunnot, kun on muutenkin pula asunnoista.

Onko välttämättömyyksiä rakentaa moottoritiet asutusten halki siellä missä se on mahdollista sivuuttaa. Tätä en ymmärrä.

Tämä asiahan on meille tuntematon, koska en ole asunut sen läheisyydessä.

Hyvä: kulkutiet paranevat.  
Paha: melu ja saaste häiritsee, jos joutuu ihan viereen.

Ei sovi viedä moottoriteitä asutusalueiden läpi. Melu että saaste vaara ym.

Katsaako TVH sen syyksi, että kun vuokranantaja (talon omistaja) on ottanut vuokran syyskuun loppuun asti ettei TVH:lla ole mitään valvontasuorituksia antaa näistä taloista meille tilapäisasuntoa jotka jäävät vielä toistaiseksi purkamatta. Kuten kohtaan 65-66 merkit-  
sin tulee suurta häiriötä muuttaa jonnekin kauas ja toiseksi tähän aikaan vuodesta ei niitä tilapäisasuntoja mistään saa. Pyydän vastauksia.

Omistamme Vaaralassa Rajatie .. 3 tonttia, joista 2 tonttia on vuokrannut..... Oy. Vuosi on 11 200,- vuokraa joista olemme saaneet toimeentulomme. Säästöllämme ja velalla pankista olemme saaneet tämän pienen asunon-osaakkeen, jossa nyt asumme ja sitä Vaaralan saunaa olemme pitäneet kesäasuntona koska emme viihdy kerrostalossa. Molemmat olemme työkyvyttömiä. Emme ole saaneet neuvottelukokouksesta TVH vaikka kuinka olemme yrittäneet.

Asun Vaaralassa Rajatie .. Palstan:o ..... Palstani jää noin 40 m tieliittymän alle. Rajatie levennetään ja meidän sulataan ja muutetaan kulkemaan Rajatien rinnalla. Kysyin korvausta TVH:n Valvontatoimistosta jossa ilmoitettiin että maasta ei makseta korvausta koska se jää omaan käyttöön. Tien alle jää suurin osa omenapuistoni, joista luvattiin maksaa 30-60 mk/kpl. Hyvästä omenapuusta tulee vuodessa noin 100 kg, niin tämä korvaus on liian pieni. Tällaiseen korvaukseen en ole tyytyväinen.

Korvausten maksu ajoissa eikä muutamaa kuukautta ennen muuttoa.

Moottoriteiden paikan voisi suunnitella paremmin.

Missä on se suunnittelijallisuus, jolla teitä oikein rakennetaan. Tie rakennetaan tien viereen ja tuntuu ettei vasen käsi tiedä mitä oikea tekee.

Lahti-Helsinki moottoritie on väärässä paikassa ainakin Korson ja Rekolan kohdalla. On liian lähellä rautatietä. On rikottu asutus-  
lähiöt. Näin tehty, on tulossa melu ja häikäseut asutuskeskuksiin.

Mielestäni tähän, samoin kuin muutamiin em. kysymyksiinkin vastaa-  
minen vaatisi tarkempaa perehtyneisyyttä siihen tapaan jolla näitä asioita on hoidettu ja jolla niitä olisi voitu hoitaa.

## Tuusulantie

Alkää lähettääkö enää näitä kyselyjä.

Ylikulku- tai alikulkukohdat olisi merkittävä paremmin.

Liikennetapaturmat ovat lisääntyneet ja jalanulkijoiden liikkuminen on tullut hankalaksi, myöskin polkupyörillä liikkuminen on käynyt entistä hankalammaksi.

Olen eläkeläinen, asun yksin omakotitalossa. Moottoritie on niin kaukana ettei häiritse.

Toivoisin nopeampaa tempoa rakentamisella

Kyllä kun esimerkiksi kesäiltoina tai yöllä kun on kuuma avaa ikkunan tulee siitä kauhea pölyinen ja öljyjen saaste sisälle että vaikeut-  
taa hengittystä. Moottoritien puolella ei voi pitää ikkunasillalle  
auki kesän aikana.

Haluaisin pyörätien moottoritien läheisyyteen.

Moottoriteitä rakennettaessa tehtäköön niistä heti riittävän leveitä.

Ei niitä pitäisi näin vanhan omakotialueen sisään työntää. Kaiken hyvän lisäksi tämäkin Asesepäntie pitää vanhojen ihmisten pitää  
puhtaana ja kunnossa. Itse en sitä ainakaan tarvitsisi.

Esim. kesäisin pitäisi mielellään ikkunasillan auki, mutta moottori-  
tien (rakka-autot ym.) aiheuttaman melun vuoksi se on mahdotonta  
jos aikoo nukkua.

Moottoritie täytyy rakentaa ensin ja sitten vasta asutus tarpeeksi  
kauas siitä eikä niinkuin nyt tehdään, että moottoritie rakennetaan  
(puhutaan väkisin) valmiiden asutusalueiden keskelle - suoraan mah-  
dollisimman monen ihmisen ikkunan alle. Esim. meidän asutusalueelle  
oli asemakaavan merkitty puistoalue nykyisen moottoritien paikalle  
ja alueen omakotitonttien nykyiset omistajat ostivat tonttinsa rau-  
hallisen puistoalueen reunasta eikä suinkaan hermoja repivän tule-  
van moottoritien reunasta.

Huomauttaisin vain, että asuntoni sijaitsee n. 200 m päässä moottori-  
tiestä, joten melu-, saaste-, eikä tärinähaitat tunnu kovin paljon  
tänne asti. On muistettava, että moottoritien paikalle oli ennen-  
kin vilkas Tuusulantie, joten muutos ei ole kovin suuri. Jos tätä  
aluetta aikoo matkustaa pohjoiseen päin moottoritietä kulkevalle  
linja-autolla, on käveltävä n. 2 km lähimmälle pysäkillä. Kohta 58  
ei ole mielestäni yksiselitteinen. En asettaisi kysymystä vaihto-  
ehtoisesti, vaan molemmat ovat yhtä tärkeitä ja niitä olisi kehitet-  
tävä rinta rintaan. Mielestäni on eri asia rakennetaanko moottoritie  
vanhan ulosmenotien paikalle, tai siiven uuteen paikkaan. Jos jät-  
kimmäinen vaihtoehto olisi kysymyksessä, vastaisin moneen kysymykseen  
toisin kuin nyt olen tehnyt. Esim. jos M-tie rakennettaisiin  
kauniin maiseman halki, niin siihen se toki maisemaa kauniaksi. Tai  
jos se rakennettaisiin minun mökkini vierestä.

Moottoritien rakennettua Pakilan osuudella, meidän poikittaisteistä  
tuli suomenpuolelta rakennettava moottoritien sivuun yhdistys joka  
yhdistäisi poikittaistiet Pakilan osuudella.

Moottoritiet ylittävät (tai alittavat) risteyskäsiä liian harvassa.

Joskus kuullee ihmisten valittavan, että ylitysmahdollisuuksia on  
liian harvassa. Omalta kohdaltani asia on OK, sillä alikulkumah-  
dollisuus on asunani tien osa.

Moottoritienhyöty monetetään äkkisissä liittymässä kaupungin  
normaaliin liikenneväylään.

Moottoritiet ovat välttämättömiä, mutta jos jokin asunto on liian läh-  
ellä ja moottoritien tasoa alempana, toivoisin, että suojelualueella  
tienrakentajan toimesta rakennettaisiin sopiva suojus melun estä-  
miseksi. Tällöin voitaisiin välttää useassa tapauksessa riittä-  
vasta korvauskysymyksistä sekä muutostoikeista.

- 1) Paikalliselikkeen kulkureittien muutokset aiheuttivat ensi elokuun  
huomattavaa häiriötä.
- 2) M-tien alle ja ylikulkumahdollisuuksia olisi oltava nykyistä pal-  
jon enemmän.
- 3) Nopeusrajoitusalueita M-teillä olisi lyhennettävä.

- 1) Tuusulantien rakentaminen moottoritietä oli tässä vaiheessa tar-  
peellista ja tyhmää varojen tuhlausta.
- 2) Vanhan Tuusulantien hävittäminen ja uuden paikallistien rakenta-  
minen hämmästyttävään tyhmään varojen käyttöön.
- 3) Kaiken järjen mukaan olisi kyllä puolelta kuulunut paikallistie  
ja sen ulkopuolelle moottoritie. Seutu on asumaton, joten mikään  
ei estä nyt suunnittelemasta "kurveja" vähän aikaisemmin.

Uusia moottoriteitä suunniteltaessa olisi syytä tarkoin tutkia  
mahdollisimman monta vaihtoehtoa, mitä tien alle jääviin maa-aluei-  
siin tulee.

- 1) Mitä vähemmän asuttujen asuntojen purkamisilla ja pientalojen  
pienien tonttien pilkkomisilla suinkin voitaisiin päästä. Teh-  
dään tiehen vaikka sopivia loivia mutkia, samalla ne lisäävät  
autolla-ajon mielekkyyttä.
- 2) Pyrittäisiin säilyttämään mahdolliset historiallisia arvoja omaa-  
vat alueet luonnonmukaisina.
- 3) Maiseman kauneusarvo pyrittäisiin säilyttämään ja perantamaan  
sitä, jos mahdollista, useimmiten siinä olette kyllä onnistu-  
neetkin.
- 4) Asemakaavan tultua vahvistetuksi Iorpparinmäen asunto-alueelle  
tulee moottoritietä moottorikatua nopeusrajoituksineen.
- 5) On ilmeistä, että 5 km ennen Käpylää ajetaan 100 km/t kun Kä-  
pylässä ajetaan jonossa n. 50 km/t - 10 km/t ja Hämeentieellä  
ja Hämeentieellä seistään kokonaan 10-15 minuuttia. Hämeentietä  
pitäisi ottaa tasetti kummaltakin puolen katua ajokaistoi-  
ksi, samaa matkahan se on kuin omakotitontitkin.



Ruuska maantiesuolan käyttö tekee moottoritien käytön epämielisyttäväksi talvella. Mieluimmin ajan toista tietä täälläin jos on mahdollista.

Kyllä. Miksi ihmisessä niitä suunnitellaan asutetuille alueille, kuten nyt tulevaisuudessa alue Torpoarimäki, joko on pyhä- ja yötäin rakennettu omakotitalo, kaunis lisäksi, niin nyt suunnitellaan tien rakentamista halki mäen jolloin joutuu purkamaan toistakymmentä kaunista omakotitaloa. Huom! Kummallakin puolella mäkeä on autiot pellot. Tullee ajatus mieleen, että mätää päässä tai nää tärähtänyt suunnittelijoille.

Työtahti ei ole liian laiskaa. Joten rak.kustannukset nousevat huomattavasti. Työmaajuohtotöitä (pomot mukana luettuna) vaikuttaa tyhtahtiin. Valvonnan pitäisi olla tehokkaampaa. Leittäkö tsejämien kohdalle pysäkkilevynyksiä pitkän matkan linja-autoja varten. Viiltään ensimmäisen lehden kääntöpuolella mainittuun halitään.

Moottoritietä rakennettaessa on ehdottomasti otettava huomioon jo paikalla oleva vanha asutus ja suunniteltava tien suunta sen mukaisesti. Nykyinen edessämme oleva moottoritie on suunniteltu päävästään. Kaupungin etua ajatellen moottoritie on työntetty yksityisen tontin rajalle, vaikka kaarretta loiventamalla olisi saatu tien ja yksityisen alueen väliin lähes parikymmentä metriä suoja-istutuksille sopivaa aluetta. Nyt tämä alue on väärällä puolella, rikkoruhoja kasvavaa joutomaana.

Autojen pitkät ajovalot häikäisevät varsinkin yöllä.

Vaikka asumme moottoritien varressa ei Tuomarinkylän bussi kulje kuitenkaan moottoritietä pitkin ja näin ollen liikenneyhteydet huononivat huomattavasti moottoritien valmistuttua. Matkustusaika kasvoi n. 1,5-kertaiseksi ja bussi on ruuhka-aikoina niin täynnä, että esim. Vällilästä ei pääse enää mukaan kaupungista Tuomarinkylään tullessa.

Suunnittelijat, miksi ette huomioineet Kustaankartanon risteyksestä kaupunkiin päin tulevan liikenteen määrää aamuisin ja siitä jo tänä päivänä johtuvaa aamuruuhkaa. Tulkaa itse katsomaan, jono ylittyy silloin täälläin nyt jo Kustaankartanon sillan alta Pohjolankadun kulmaan saakka. Ihmettelen kauheasti lyhytnäköisyyttänne, miksi ette tehneet em. välillä, edes kaupunkiin päin, kolmatta kaistaa bussaja varten? Bussipysäkki Pohjolankadun kulmassa, kaupunkiin päin men- täänsä, nykyisellään on suuri SUSI, tukkien ajoittain kahden kaistan liikenteen. MIKSI ette tehneet pysäkkiä nykyisen SHELLin kohdalle, "neljännele kaistalle"?

Samaoin kaupungista pois päin tullessa Pohjolankadun bussipysäkki nykyisellään on myös SUSI. Miksi ette tee esim. nykyisen pysäkin kohdalle neljättä kaistanpäättää pysäkkiä varten.

Tuusuolen moottoritie ruuhkaannuttaa liikenteen pullonkaulaksi Käpylässä josta johtuen ainakin työmatka-ajat ovat pidentyneet johtuen vermaan osaksi lisääntyneestä yksityisajoneuvoliikenteestä. Julkisen liikenteen tiheyttä tulisi lisätä sekä keskustaan että kehätietä myöten lähiöiden kesken.

Rakennettava kaupungin sisääntulo- ja ulosmenotiet moottoritietä viittä 20 km etäisyyteen. Lyhentää kauempaan asuvien työmatka-aikaa. Lyhentää aamu- ja iltaruuhkia. Helpottaa raskaan liikenteen sujumista.

Kaavakkeesta puuttuu vastaajan osoite, eli sijainti tukittavan moottoritien suhteen. Kiinteistön osoite on Lenkkaarentti... Kysymykset ovat enimmäkseen haittaa koskevia ja näin ollen täysin sidos-tuota tontin sijaintiin. Sen sijaan edut moottoritiestä tulevat koko alueen ja myös laajemman liikenteen hyödyksi. Katson, että aikaisempi asutomme kaupungissa... kärsi voimakkaammin pöly-, melu- ja äänihaittoja kuin nykyinen asunto, joka on n. 70 m moottoritien reunasta. Kaasumaiset seasteet em. kaupunkiasutuksen ympäristössä olivat voimakkaampia kuin nyt moottoritien varressa.

Asuessani Tinasopentie... kohdalla tapahtui kun moottoritie rakennettiin jätimme mottiin elikkä linja-autoliikenne huononi. Tästä valitettiin, mutta turhaan. Nykyinen kaupungin liikennelaitos liikennöi ainoastaan tälle kumalle yhdellä linjalla ja herveen. Myös olen sitä mieltä että moottoritiet ovat tarpeelliset siksi, että liikenne sujuisi keskustasta. Mutta myös jotain pitäisi tehdä niiden kohdalla jotka joutuvat käyttämään linja-autoliikennettä. Valtion veroja täytyisi käyttää asutettiin sekä tieliikenteeseen taseisesti. Tiet luonnollisesti antavat olla hyvät, koska asunto + tie kuuluvat yhteiseen asiaan ja tulisi tutkimustyö kohdistaa molempiin tekijöihin.

Vermaan kaikki olemme samaa mieltä, että kaikki maaseutusautot poimisi moottoritien varrelta meidät. Siksi kunnes kaupungin bussit kulkee tänne. Koska asumme kaupunkialueella samat kulkuyhteydet kuin ym. muihin enikaupunkialueisiin. Viakaalintielle asfalttipäällystetä tulo. Koska koka koka seamme pölyn kanssa tapella, tiehoitolaute-kunta antaa meidän pölyä niellä sekä ulkoseinät vermaan joutuu vaurioitumaan koska paksu pöly lentää ainakin näin meidän varressa asuvilla. Täällä tiellä asuu enimmäkseen naisläskä. Emme pysty maksamaan asfalttitöitä. Joten olisi suotu että kaupunki laittaisi omilla varoillaan eikä vastaisi meitä. Kun muutenkin olemme joutuneet kireään rahavaikeudessa elämään. Sairausten ja velan kanssa ei pystytty teitä kustantamaan. Moottoritien varrelle olisi hyvä kävelytie olemassa. Muuten ei mitään haittaa.

Minusta on siltä järjetöntä kun rakentavat kallista rivitaloja vain muutaman kymmenen metrin päähän moottoritiestä. Siinäkin melutaso on siltä älyttömän korkea. En usko, että siellä on mikään nautinto istua kesäiltana ulkona juomassa iltakahvia. Tai puhumattakaan siitä, että haluaisi jättää nukkumaan mennessä ikkunan auki.

Luulisin sen edistävän autokannan tarpeetonta kasvamista ja ulkomaisen valuutan tuhlausta benssiin ja öljyjen ym. muodossa.

Allikukukäytävää jalankulkijoille tsejämmin. Risteävältä tieltä liittyttäessä moottoritiele kiihdytyksaistat pitemmiksi esim. 400 m.

Moottoritiet tulisi suunnitella sen verran ajoissa, ettei nyt 1 vuoden vanhoja omakotitaloja tarvitsisi purkaa tulevan moottoritien takia. Koska useinkaan pelkkä rahe ei korvaa sen hintaa.

Moottoritien hyvä puoli on se, ettei liikenne ole pysähtelevää kuten on laite normaalilla läpikulutiellä tai -kadulla. Pysähtelevä liikenne on meluisempaa ja pölyisempää.

Moottoritie voisi alkaa vasta pitäjän kirkolta jonne se nyt loppuu.

Vaikka moottoritiet ovatkin tarpeellisia, tulisi tiesuunnittelijoiden muistaa myös niitä, jotka vielä kävelevät ja pyöräilevät eli rakennettava tarpeelliset jalankulku- ja pyörätiet. Tarpeeksi yli- ja alikäytäviä, ettei moottoritie jakaisi asuinalueita liian jyrkästi.

Koska omistaa omakotitalon toivon saavani asua täällä noudulla, nykyinen moottoritie ei suuresti häiritse, ainoastaan liikenneyhteydet keskustaan huononivat ja pelko että rakennetaan lisäteitä häiritsemään. Teitä tarvitaan ja myös asuntoja siksi suunnittelu näistä asioista tasapuoliseksi. Kaksi viimeistä väitettä on ylimmuuttuja. Tämän moottoritien rakentaminen johti siihen, että puolella huononi yhteys keskustaan.

Ei erikoisempaa, jos vain pystytään kehittämään tieverkostoa kokonaisvaltaisesti, ts. pitämään arvossa ja kehittämään sen rinnalle (tai päinvastoin) asumisvihtyyvyyttä ja vapaa-ajan viettomahdollisuuksia, puhumattakaan palveluksista. Tällä hetkellä tuntuu siltä, että tarvitsemme nopeasti lisää moottoritietä ainakin Etelä-Suomessa, huomioon ottaen viikonloppu- ja työmatkaruuhkat.

#### Jorvaksentie

Moottoritietä tarvitaan, mutta ne pitää vetää asutuksesta tarpeeksi kauaksi, eikä tuhota kauniita omakotiasutuksia, eikä olisi helpompaa tehdä tie korpeen, kun ajaa asukkaat valmiista kohdistaan korpeen, jonka ovat hankkineet hartiapankilla vanhanpäivän varalle, että ei olisi samassa asemassa kuin ne, jotka eivät ottaneet nuorena asunto-asioita huomioon, se melu ja saaste mikä on vielä suurena haittana, mutta tämä haitte on myös näiden kokoojateitten varrella, jotka on erittäin vilkkaasti liikennöityä, niinkuin tämä Jorvaksentien varrella oleva pohjoinen kokoojatie, siinä on saaste niin suuri mikä pakoputkista tulee, että 30 min päässä omanat puussa tulevat mustiksi ja rasvaisiksi, joten niiden nauttiminen on jo kyseenalaista, eikä ilman pesua laisinkaan. Esitän, kun teknisten henkilöiden kanssa olen näistä asioista keskustellut, että moottoritiet pitää rakentaa asutuksen ulkopuolelle, koska vieressä asujat eivät pääse siihen moottoritien liittymään, ja lopuksi, että nämä otetaan vakavasti huomioon, ja jos teiden alle palsta ja asunto joutuu, niin korvaus pitää olla heti johon voi muuttaa eikä odottaa monia vuosia, sillä joka on itselleen palstan ostanut niin se on myös joka nellöstä maksanut, eikä yhteiskunnan hyväksi tehdä lahjoitusta 20 %. Tämä on yksityisomistusoikeuden loukkaamista.

Valtion, kaupunkien ja kuntien olisi mielestäni uhrettava paljon varoja moottoritien vaikutuspiirin alueelle varamalle kohtuuhintaisia pientalotontteja, myöntää halpakorkeoisia rakennuslupia ja kaikin tavointukaa niin sanottuja hartiapankkirakentajia. Nykyisissä lujuus- ym. normeissa olisi kai oma- ja pientalojen kohdalla tinki-misen varaa. Esim. perustusten kohdalla lienevät vaatimukset omakotitalon kohdalla kohtuuttomat vai?

Koska itselläni, enemmöä kuin perheelläni, ei ole suurempaa haittaa, kun hyötysäkään "pyhien peltilahmien törmäilypaikasta", olen jäävi välttämään sitä tahi tätä. Kuitenkin sopivien ylitys- tahi alitus-paikkojen tiheys vaatisi suurempaa huomiota osakseen, sillä, jos kerran rikkaat autonomistajat, liike-elämä yms. tarvitsevat ko. tietä, olisi lapset, köyhä kansa ja ajokortittomat huomioonotettava em. keinoin.

Pysäkkijuttu on melko mahdoton ilman kokoojateitä.

Moottoritie ei häiritse meitä yhtään, mutta sen sijaan kokoojatie, joka rakennettiin moottoritien takia ihan talomme eteen. Tie on ylempään kuin tonttimme ja samansuuntaisena ja siihen liittyy kulku maalle yksityistie. Tätä käyttävät ohit ajavat autot hyväksen milloin kääntyäkseen milloin muuten vain tälle poiketen. Tästä johtuen on yleisen tien reuna melillapin sekä kuopilla, että metaloituneena entisestään. Näin ollen seamme kaikki vedet ja öljyt tiellemme ja pihaamme. Tästä selsoo omissamme - viemäreitä ei täällä ole. Yel-vella kun lumiaura ajaa ohit niin ikkunoihin asti lentää repe tieltä. Tilasto-kaavakeista olen saanut tarpeekseni, senoin tuon tien sihauttamista hermeistä.



Moottoritiet on tarpeellisia. Moottoriteiden aiheuttamista haitoista suurimmat ovat melu ja pöly, nämä haitat voitaisiin ehkäistä joko nystyttämällä tien laidoilta aidat tai uuttamalla tie maahan, jolloin ääni ja saasta ei pääsisi niin helposti leviämään ympäristöön, vaan suuntautuisivat ylöspäin. Asuntoihin ja moottoriteihin tarvitaan molempiin rahaa, mutta ei niitä silti voida asettaa vastakkain. Moottoritiet aiheutuu siis haittoja melun ja pölyn muodossa, toisaalta etuja nopeiden yhteyksien muodossa sekä myös liikenneturvallisuuden haittoja pystytään pienentämään ja etuja lisäämään, joten moottoritie puolustaa paikkaansa.

Hyvä tieverkosto - moottoritiet niihin mukaan luettuina - ovat tarpeen harvaan asutussa maassa, etenkin jos pyritään kehittämään ns. syrjäseutuetäkin.

Lyhyempien välimatkojen päähän eliköytäväsillat.

Lisää moottoriteitä ja eritasoristeyksiä. Asunnolta on moottoritielle matkaa noin 300 m.

Vähintään yhtä paljon on haittaa linja-autojen paikoitusalueesta ja pienestä hallista mikä sijaitsee allekirjoittaneen asunnon lähtevillä. Sillä saasta leviää sieltä maan sekä ilman kautta myös lähiympäristöön.

TVL:ään enemmän tuloa! Kalusto ja miehistö tieverkostoa kunnostamaan. Esimiehet konttoreihin paneutumaan suunnitelmiin täysi pitkiä virkapäiviksi. Oman auton käyttöoikeus pois.

Moottoritien läheisyyden aiheuttamat haitat vastoin ennakkokäsitäksiksi ovat perheen jäsenten kannelta olleet mittei olemattomat.

Moottoriteiden ympäristön kaunistamiseen käytettävä enemmän mielenkiintoa ja varoja.

Enemmän kävelysiltoja moottoritien yli että ei tarvitse kiertää monta kilometriä päästäkseen toiselle puolelle.

Mera hänsyn bör teges till naturen och till gammal bebyggelse.

Suoja-alueita laajennettava.

Moottoritiet ovat verrattomia. Lisäävät turvallisuutta ja nopeuttavat matkantekoa huomattavasti.

Kun asutus on moottoriteiden välittömässä läheisyydessä, ajonopeus olisi rajoitettava kaupunki- ja taajaväestön yhdyskuntien alueella 70 km/t.

Matkat kauppoihin ja paikallisiin kulkivälineisiin ruokakuntamme osalta pitenevät moottoritien harvojen yllämenopaikkojen johdosta. Huoltotöiden, kuten aurauksien ja hiekoituksen viivästyminen talvisaikaan, aiheuttaa vaikeuksia asuinpaikkamme ainoan ylipääsytien ylittämiseen.

Toivottavaa olisi molempipuolien suoja-aidat teräksistä esim. lapset, muut jalankulkijat, hirvet jne. Viranomaisen valvonta myös moottoritiellä.

Paikallista liikennettä varten rakennettava tarpeelliset paikallistiet moottoritien alitse ja suuntaisina.

Yksityiset autot, jotka palvelevat työhöntuloa ja -menoa ym. pysäköidään suuremmalle alueelle pois keskustasta ja matkaa työhön jatketaan tai muuhun tarkoitukseen keskustaan tullessa, nousemaan bussiin tai raitiovaunuun. Jopa vanhuskin huomaa miten paljon on pikkuautoja keskustassa, jopa ympäröivät puisto-alueitten vieret täyteen. Tämä on 72 vuotiaan vanhuksen ajatuksia.

Moottoritietä ei saisi rakentaa asuntotaajamien läheisyyteen.

Kaikki nämä kysymykset ovat varsin neivoja, en ymmärrä mitä varten näin formuloidut kysymyksiä esitetään tutkimuksessa.

Asuin lauttasaareissa aikaisemmin. Siellä ei häirinyt moottoritie, mutta nimenomaan bussien suorittama kaasuus maassa. Se mustasi seinät ja tappoi havupuut. Lisäksi häiritsi asiantomaisia, jonka täytyy tehdä osa työstä kotona, paljon enemmän asunnon huono ääneneristys etenkin kun seinän takana harjoitteli radion sellisti (vuokralainen) n. 7 t päivässä. Asunto oli pakko myydä.

Ei olisi tarpeellista olla vieressä.

Olisi tärkeää, että ennenkuin rakennetaan teitä siihen tarvittavat maa-alueet lunastettaisiin ja korvattaisiin täyteen hintaan tai vaihtoehtoisesti vaihdettaisiin vastaavaan maa-alueeseen. Että moottoritien varten joutuneen ja rakennetun omakotitontin rakennus-oikeutta kaavoituksissa ei rajoitettaisiin tai kokonaan evättäisiin.

Huomauttamista on. En halua asua ihan moottoritien varrella sillä rauha on mennyt ja monessa tapauksessa kysymättä mielipidettä otetaan vielä palstatakin. On koko elämänsä uhrannut, että saa oman rauhaan paikan ja siksi olen tyytyväinen näihin vanhoihin teihin.

Moottoritien suunnittelussa on melun leviäminen ympäristöön pyrittävä estämään sekä lunastettava mahdolliset melualueet moottoritien rakentamisen yhteydessä käypään hintaan.

Julkista liikennettä on kehitettävä niin, että se tulee kilpailukykyiseksi henkilöautojen kanssa kaupungeissa ja lähialueilla (poliittiselliseksi, tiheät vuorot, matkustamukavuus ja matkojen hinnat). Tämä helpottaisi automaattisesti liikenteen painetta sm. alueilla. Joten näin ollen katsoisin 4-kaistaisen moottoritien riittävän.

Mielestäni moottoritie 4-kaistaisena on kyllin riittävä Suomen oloihin. Kansainvälinen nk. konttikuljetus ei meillä ole läheskään sitä luokkaa kuin Keski-Euroopan maissa, joten ei voitane väittää meidän 4-kaistaista moottoritietämme miksiäkään pullonkaulaksi. Turistit mielestäni tulevat ihaillemaan Suomen luontoa, eikä suinkaan hurjastelemaan moottoriteillämmä.

En katso asuveni moottoritien varrella, koska etäisyys on noin 500 m ja välissä on korkea mäki, joka estää melu- ym. haitat.

Asutus ei saisi olla 200 m lähempänä m-tietä. Moottoritiet ovat seuraus hyvästä kaupunkisuunnittelusta. Työpaikat ja asunnat pitäisi olla lähemmäs ja kenties vuorotellen jolloin kovasti kuormitettuja (-via), äänekkäitä ja kalliita moottoriteitä ei tarvittaisi niin suuressa määrin kuin nykyinen kehitys näyttää vaativan. Moottoriteiden pitäisi palvella suurten asutuskeskusten välistä ei yhden kaupungin liikennettä.

Voitaisiinko rakentaa kate tai "ääniwalli" sellaisiin moottoritien kohtiin, jotka kulkevat asuntotaajaman läpi ja joissa ei ole nopeusrajoitusta.

Moottoriteiden rakentamisessa olisi enemmän otettava huomioon niiden ihmisten mielipide, joiden maiden halki moottoritiet vedetään. Usein tuntuu turhalta tehdä moottoritiet niin vilvasuoraksi kuin ne tehdään, sillä autolle ei kilometrin - kahden säästöt merkitse mitään. Osa moottoriteihin käytetyistä veroista voitaisi hyvin käyttää asuntotuotantoon. Ei teiden luisien savetus ja väkiloittaminen sekä nurmikohat kylväminen ole tarpeen tehdä juuri nyt kun asuntotuotantoon tarvittaisi kipeämmin ja juuri nyt varoja. Tie on tärkein eikä sen näkö, vaikkakin sen sopeuttaminen maisemaan on myös tärkeä hoitoa aikanaan. Moottoritietä on tietenkin meille myös hyötyä, koska se on tässä meidän ja Helsingin välissä. Jokin muu liikenneratkaisu saattaisi palvella yhtä hyvin.

- 1) Teitä, joissa eri suuntien kaistat on erotettu, tarvitaan turvallisuussyistä, mutta niitä ei tarvitse rakentaa yli 100 km/h nopeuksille suunniteltuina.
- 2) Sellainen raskas liikenne, joka on aikaisemminkin voinut kulkea rautateitä tai vesiteitä pitkin, ei saa ilmeisesti siirtyä maanteille, vaan siltä on perittävä lisääntyneitä tienrakennus- ja hoitomenoja vastaava kustannus. (Tällöin se ei maantiele yleensä siirtyneekään).
- 3) Alkuperäisen luonnon rikkominen pyrittävä saamaan minimiin ja suunnittelemaan tiet luonnonkauneuden ja -rauhan kannalta tois-ervoisia paikkoja pitkin.
- 4) Asutustaajamissa entiset yhteydet säilytettävä ja mahdollisesti nostettava moottoritie tällöin eri tasoon.

Toivon Turun moottoritien pikeista jatkamista Lohjanharjulta eteenpäin.